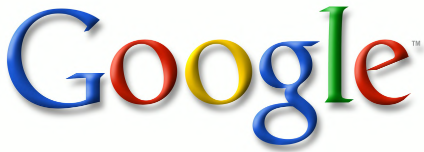
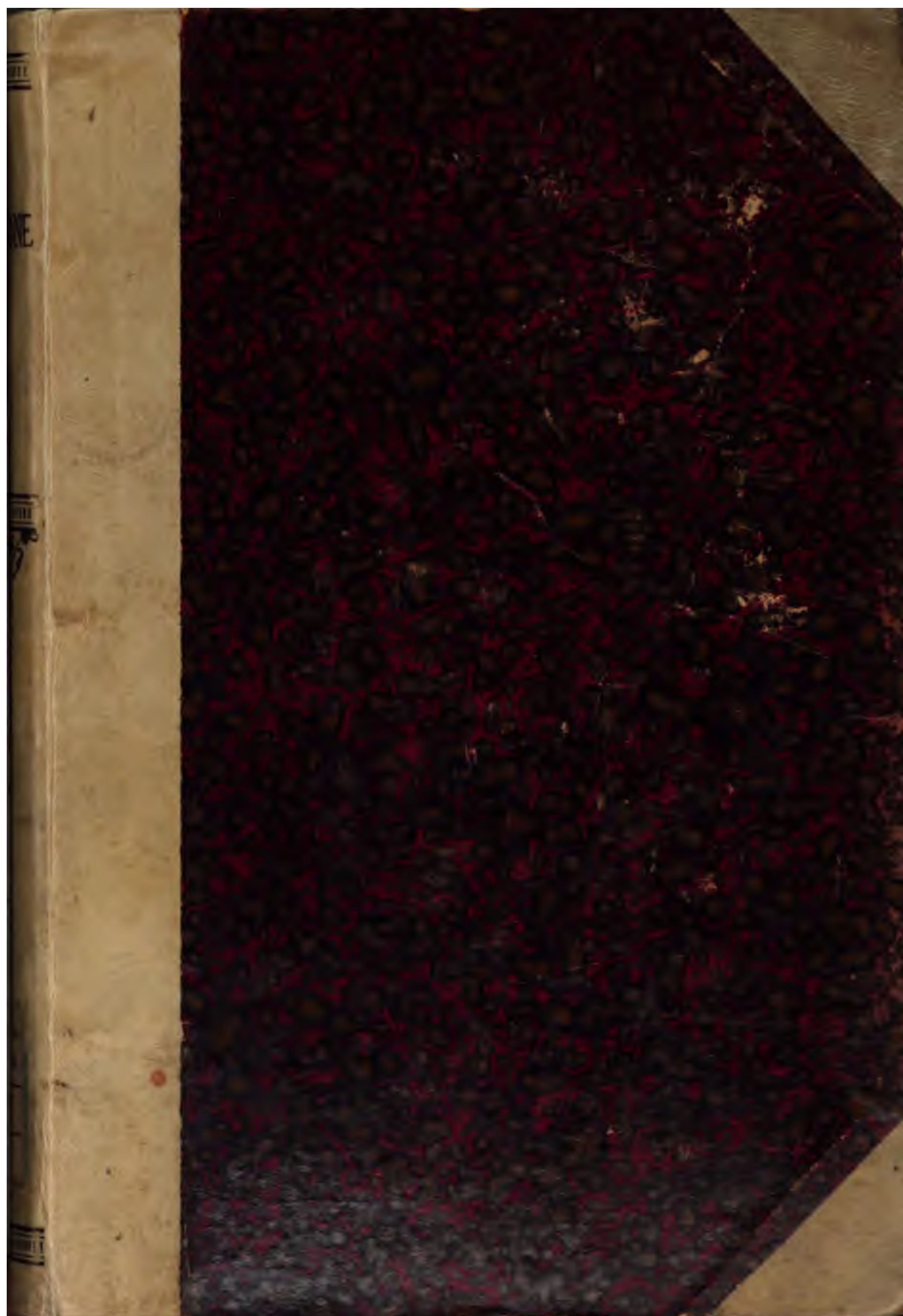





STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

1903 I

[illegible]

[illegible]



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 1.**

SOMMARIO.

ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1903

GLI ITALIANI NEL DISTRETTO CONSOLARE DI NUOVA ORLEANS

(STATI UNITI)

Luisiana, Texas, Florida, Mississippi

I. — Luisiana.

(Da un rapporto del cav. avv. G. SAINT-MARTIN R. console a Nuova Orleans; agosto 1902).

Considerazioni generali. — L'affluenza di emigranti, che giungono nei porti degli Stati Uniti, ha indotto il Governo federale a adottare disposizioni legislative tendenti a trarne sempre maggiori vantaggi e ad eliminarne gli inconvenienti.

Com'è noto, viene permesso lo sbarco solo a quegli immigranti, che dànno maggiori garanzie di riuscire utili al paese che li accoglie. Si tratta di una vera scelta, che vien fatta tra le popolazioni del Regno, eliminando quegli individui che per l'età avanzata hanno minore probabilità di guadagnarsi la vita, quelli affetti da malattie contagiose o deturpanti la persona, gli idioti, i dementi, le persone povere o che non posseggono la somma occorrente per i bisogni immediati, i condannati per reati di una certa gravità. Costoro vengono respinti dal medico americano, che li esamina nel porto d'imbarco, e in ogni caso dalla Commissione per l'immigrazione, che li visita nuovamente nel porto di destinazione, e sono rimpatriati a spese della nave.

Agli emigranti a cui non viene concesso l'imbarco, o che vengono respinti nel Regno, occorre aggiungere quelli che vi ritornano, perchè resi inabili in seguito ad infermità o ad infortuni sul lavoro; le famiglie composte di vecchi, vedove e minorenni, che hanno perduto

il loro sostegno e sono rimpatriati a spese delle Società di beneficenza italiane, ed infine quelli che si sono mostrati meno atti a superare le difficoltà incontrate per assicurarsi da vivere e rientrano nel Regno più poveri di quando sono partiti.

In tal modo la nostra patria, dopo essersi privata di tanti suoi figli, che per l'età e la robustezza sarebbero stati i più adatti ad un lavoro proficuo, accoglie ancora con materna pietà quelli soccombenti nella lotta per l'esistenza, mentre agli Stati Uniti, in seguito a questa doppia selezione, sono assicurati gli elementi più utili.

Ho accennato agli infortuni sul lavoro, che succedono qui con frequenza, e dei quali sono spesso vittime gli Italiani, che si adattano ai lavori più pericolosi, specialmente nelle miniere. È noto che, secondo le leggi dei vari Stati compresi in questo distretto consolare, è difficile far risalire al padrone la responsabilità dell'infortunio, che è considerato come una conseguenza dei rischi professionali, compensati appunto da salari più elevati. Soltanto nel caso in cui si riesca a provare la colpa del padrone, si applica il principio per cui qualunque fatto dell'uomo che arreca danno ad altri, obbliga quello per colpa del quale avviene, a risarcire il danno. Ma in pratica questa prova riesce difficilissima, onde è quasi sempre impossibile ottenere una indennità a favore della vittima o della famiglia della vittima.

Storia dell'immigrazione italiana nel distretto. — La colonia italiana in questo distretto consolare è sensibilmente aumentata nell'ultimo decennio, e da commerciante ed operaia è divenuta essenzialmente agricola, soprattutto in seguito allo sviluppo della coltivazione della canna da zucchero, alla quale si è dedicata la maggior parte dei nostri connazionali. I primi emigranti italiani nello Stato della Luisiana furono marinai, che, sbarcati dai velieri adibiti all'importazione delle frutta, divennero scaricatori, rivenditori ed importatori di frutta, e concentrarono nelle loro mani quel commercio. In questi ultimi tempi i dazi protettori imposti per favorire la coltivazione delle frutta nella California e nella Florida hanno ridotto quasi a nulla la importazione di questo prodotto dall'Italia, ad eccezione dei limoni, per l'incontestabile loro superiorità. Così pure lo spirito di associa-

zione ha riunito nella *United Fruit Company* i principali commercianti di frutta. Tuttavia lo scarico e la rivendita di esse è ancor oggi nelle mani degli Italiani, che ne ritraggono discreti profitti.

Lo sviluppo della lavorazione delle miniere di carbone negli Stati dell'Alabama e del Texas e nel territorio indiano ha attirato in questa regione alcune migliaia di operai, i quali trovano un lavoro ben rimunerato.

Del pari il rapido estendersi delle costruzioni ferroviarie ha dato e dà lavoro a parecchie diecine di migliaia di Italiani, costituenti una popolazione fluttuante, che si trasferisce da uno Stato all'altro e dal nord al sud, a seconda della stagione e della richiesta della mano d'opera.

Infine i nostri agricoltori accorrono qui numerosi, sia dall'Italia, sia dagli Stati del centro e del nord della Confederazione, all'epoca del raccolto della canna da zucchero, cioè da dicembre a marzo. Essi sono attratti dal salario più elevato e dalla mitezza del clima, che rende loro possibile il lavoro dei campi nella stagione invernale, quando cioè questi lavori, come in gran parte quelli ferroviari, sono sospesi negli Stati del Nord. Terminato il raccolto, ricomincia l'esodo dei nostri agricoltori da questa regione.

In tale condizione di cose è molto difficile compilare una statistica degli emigrati italiani residenti in questo vasto distretto consolare, ed è appena possibile determinarne approssimativamente il numero massimo e minimo a seconda delle stagioni. In una pubblicazione ufficiale, intitolata *General statistics of immigration*, gli agricoltori italiani negli Stati della Luisiana e del Mississippi sono calcolati a 100,000 e descritti nel modo seguente: " Si può con sicurezza asserire che gli Italiani sostituiscono rapidamente i neri nelle piantagioni di zucchero degli Stati della Luisiana e del Mississippi. Essi provengono quasi tutti dalla Sicilia e continuano a venire in gran numero. Siccome si è compreso ben presto quale assegnamento si poteva fare sull'opera loro, così essi sono ora molto ricercati dai piantatori, i quali li impiegano in gran numero e sarebbero rovinati senza di essi. Spesso la piantagione è divisa in lotti, che vengono assegnati uno per fami-

glia per la coltivazione. Il raccolto della canna viene comperato dal proprietario della piantagione al corso del mercato, e dal prodotto della vendita viene dedetto il prezzo dell'affitto del terreno e degli animali, come pure il costo dei generi alimentari prelevati dai magazzini e della somministrazione di strumenti agricoli. „

Sono interessanti a conoscersi i tentativi fatti per fondare colonie agricole italiane, ma pur troppo con esito poco favorevole.

Il più importante esperimento di colonizzazione fatto nell'ultimo decennio è quello di Sunny-Side, nello Stato dell'Arkansas.

Nessun'altra colonia degli Stati Uniti era stata fondata sotto migliori auspici. Qualche centinaio di famiglie, divise in due squadre, un migliaio circa di persone, furono trasportate, nello spazio di un anno, dall'Emilia e dalle Marche a Sunny-Side per la via di Nuova-Orleans e del fiume Mississippi.

La fondazione di questa colonia fu decisa in seguito ad un accordo stabilito fra il signor Austin Corbin, un capitalista dell' Est, ed il principe E. Ruspoli. Il signor Corbin aveva ideato un piano di colonizzazione di una vasta estensione di terreni, situati sul fiume Mississippi, nella contea di Chicot (Stato dell'Arkansas), quasi dirimpetto a Greenville (Stato del Mississippi), su di un'isola posta nel fiume e chiamata Sunny-Side. L'isola serviva ad uso di colonia penale; siccome il contratto era spirato, il signor Corbin ideò nel 1894 di fondarvi una colonia italiana.

Il suolo di una straordinaria fertilità, come tutto il suolo del Mississippi, gli istrumenti agricoli, cavalli da tiro, case, magazzini, molini, vagoni, una strada ferrata, un piroscafo per costeggiare l'isola: tutto era pronto per procedere alla piantagione, alla coltivazione ed al raccolto del cotone, per confezionarne le balle e per trasportarle altrove. Vi erano pure una scuola, tenuta da 12 suore Salesiane, ed una chiesa retta dal rev. padre Bandini, chiamatovi da Albany (Nuova York). Non mancava neppure un ufficio telegrafico.

Venti acri di terreno e una buona casa erano assegnati ad ogni famiglia ad un prezzo conveniente, e un largo credito aperto ad ognuna di esse presso il magazzino di Sunny-Side, pure di proprietà del signor Corbin.

Con un tale principio la colonia prometteva di prosperare rapidamente, ma pur troppo la malaria cominciò presto a mietere vittime. Il signor Corbin aveva promesso alle autorità diplomatiche a Washington, e per mezzo di esse al Governo italiano, che avrebbe fatto il possibile per il benessere dei coloni, ed i miglioramenti iniziati a Sunny-Side col drenaggio, colla canalizzazione e coi pozzi artesiani per avere acqua pura dal suolo — tutte opere che avrebbero indubbiamente migliorate le condizioni sanitarie della colonia — dimostrano che egli avrebbe mantenuto la sua promessa.

Ma la di lui morte, avvenuta nell'anno 1896 sulle Montagne Adriondracks, pose fine a tutto. I suoi successori non potevano addossarsi la responsabilità di continuare l'esecuzione del di lui piano, finchè tutti gli affari relativi alla successione non fossero liquidati; il che richiese molto tempo.

Intanto il grave aumento della mortalità indusse la maggioranza dei coloni ad abbandonare l'isola, nel 1897 e nel 1898. Vi rimasero poche famiglie e alcune persone celibi.

La maggior parte delle altre famiglie ritornarono in Italia; parecchie si recarono nel Brasile, nell'Alabama, a Nuova-Orleans ed in altri Stati del Nord. Le altre andarono a formare le colonie di Tontitown (Arkansas), di Montebello, ecc.

Vie della immigrazione; avvertenze. — L'estensione sempre maggiore delle terre messe a coltura, lo sviluppo della coltivazione delle miniere e degli agrumi, hanno richiesto un crescente numero di emigranti italiani, ai quali è stato facile trovare un'occupazione.

L'immigrazione in questo distretto consolare ha luogo spesso per la via di New-York, mancando una comunicazione regolare diretta fra l'Italia e Nuova-Orleans. I due vapori, che in media la *Navigazione Generale Italiana* invia qui annualmente, senza regolari intervalli di tempo, trasportano ciascuno circa un migliaio di immigranti; cifra molto piccola, in confronto all'ammontare annuo della nostra immigrazione in questo distretto. Le altre Società di navigazione, che fanno il servizio fra l'Italia e Nuova-Orleans, sono la *Fabre Line* e l'*Anchor Line*, che inviano ciascuna un piroscafo all'anno, senza regolarità, e trasportano complessivamente circa 1500 emigranti.

Gioverebbe stabilire un servizio regolare trimestrale o bimestrale tra Genova-Palermo e Nuova-Orleans, destinando a questa linea qualche piroscafo di recente costruzione, che fosse fornito di tutte le comodità necessarie pel trasporto di parecchie diecine di passeggieri di prima e di seconda classe, e di un numero di immigranti variabile fra seicento e mille. Questo numero si ridurrebbe probabilmente alla quarta parte nei viaggi di ritorno, ma questa diminuzione sarebbe compensata dal maggior carico di merci, che potrebbe essere assicurato in anticipazione da abili agenti.

Nè ciò riuscirebbe difficile, data la crescente esportazione da questo porto per l'Italia, che, secondo le statistiche doganali americane, ha raggiunto nell'anno 1900-1901 la cifra di 59 milioni e mezzo di lire.

Nelle avvertenze per chi emigra agli Stati Uniti, pubblicate dal Commissariato generale per l' emigrazione, sono specificati i diversi itinerari, colla indicazione del tempo rispettivamente occorrente per recarsi da Nuova-York a San Francisco; fra gli altri quello prescelto spesso in inverno per evitare le interruzioni ferroviarie cagionate dalle nevi e dai geli, cioè il percorso ferroviario da Nuova-York a Nuova Orleans (colla spesa di 20 dollari e coll'impiego di tre giorni) e da Nuova Orleans a San Francisco (colla spesa di 45 dollari e coll' impiego di quattro giorni). Ora è evidente che, ove esistesse la predetta linea regolare, gli emigranti diretti dall'Italia in California avrebbero interesse, specialmente nell'inverno, a recarsi direttamente per mare dall'Italia a Nuova Orleans per prendere ivi la ferrovia del *Southern Pacific* per San Francisco; con risparmio di spesa, di percorso ferroviario e con un viaggio per mare più sicuro. Infatti, colla rotta più al sud seguita dai piroscafi diretti dall'Italia a Nuova Orleans, vi sono maggiori probabilità di evitare le tempeste, che nell'inverno infieriscono al nord. La traversata da Palermo a Nuova Orleans dura bensì qualche giorno di più di quella dall'Italia a Nuova York, ed il prezzo del nolo è alquanto maggiore, è cioè di lire 195 invece di 180 in media, giusta i prezzi praticati dalla Navigazione Generale Italiana; ma questa maggiore spesa è compen-

sata dal risparmio di 20 dollari (cento lire oro, calcolando il dollaro a 5 lire) del biglietto ferroviario da Nuova York a Nuova Orleans.

Quanto al costo di questo itinerario in confronto degli altri, si hanno, secondo le dette *Avvertenze*, i seguenti dati:

Nuova Orleans-San Francisco (*Southern Pacific*)	dollari	45. »	lire oro	225. »
Nuova York-Chicago-San Francisco (*Union Pacific*)	»	65.50	»	327. »
Nuova York-Norfolk-San Francisco (*Old Dominion*)	»	60.25	»	301.25
Nuova York-Key West-Galveston-San Francisco (*Mallory Line*)	»	58.50	»	292.50
Nuova York - Nuova Orleans colla *Cromwell Line* (dollari 12 e cinque giorni di viaggio) e da Nuova Orleans a San Francisco colla *Southern Pacific* (dollari 45 e quattro giorni di viaggio)	»	57. »	»	285. »

Risulta quindi che l'itinerario Palermo-Nuova Orleans-San Francisco è il più economico.

Attualmente, a cagione della scarsa emigrazione che si dirige a Nuova Orleans, non si sente la necessità di un Comitato di patronato speciale pegli emigranti, tanto più che finora non si sono qui verificati gli inconvenienti lamentati altrove. Tuttavia è mio intendimento di promuovere la costituzione di questo Comitato a garanzia dell'avvenire.

Le leggi federali relative all'immigrazione vengono applicate anche in questo Stato. L'immigrazione è libera ed è vietato lo sbarco soltanto a chi è vincolato da un contratto. Nè lo Stato, nè le Contee, introducono immigranti per conto loro; essi sono richiesti dai proprietari di fondi e dai fabbricanti, e ricevono assistenza ed aiuto dai nostri connazionali qui residenti. Si può calcolare che circa i quattro quinti dei nostri immigranti si stabiliscano qui definitivamente. Il maggior contingente è fornito dalle provincie meridionali e in particolar modo dalla Sicilia, la quale dà essa sola circa i tre quarti dell'immigrazione

in questo distretto consolare. Pochi operai dell'Alta Italia sono occupati nelle miniere e vari agricoltori delle provincie centrali hanno costituito qualche colonia agricola.

Il periodo di prosperità attraversato nell'ultimo decennio dagli Stati Uniti ha favorito lo sviluppo progressivo dell'immigrazione italiana, la quale si è trovata in discrete condizioni finanziarie a causa dei salari alquanto elevati, ma variabili a seconda della richiesta della mano d'opera.

Statistica della colonia. — Nel calcolare approssimativamente il numero degli Italiani residenti in questo distretto consolare, credo opportuno tener conto soltanto di quelli nati in Italia e di escludere quelli nati negli Stati Uniti da genitori italiani, che sono dalle leggi locali considerati come americani. Occorrerebbe dedurre altresì quelli che si sono naturalizzati americani, o per affetto verso la nuova patria, o per ragioni di interesse; ma tali naturalizzazioni sfuggono al controllo di questo Ufficio. Del resto, è d'uopo riconoscere che non viene esercitata alcuna pressione sui nuovi arrivati per indurli a rinunziare alla loro nazionalità. Essi sono talora indotti a questo passo da politicanti di origine italiana, i quali fanno una propaganda intesa unicamente ad estendere la loro clientela e ad aumentare il numero dei voti, su cui possono contare nelle elezioni.

In passato nello Stato della Luisiana non si richiedeva la prova dell'ottenuta cittadinanza per essere iscritto sulle liste elettorali, ma bastava la dichiarazione di rinunzia alla cittadinanza estera (*application*), fatta davanti alle autorità locali. Ne seguiva che buon numero di nuovi arrivati si lasciavano indurre a procedere a quel primo passo tendente all'acquisto della cittadinanza americana per essere ammessi al voto, nè si curavano più di compiere gli atti successivi; onde si trovavano in una posizione mal definita, sia di fronte alle leggi locali, sia di fronte alle leggi italiane. Un recente provvedimento legislativo ha posto fine a questa condizione di cose, richiedendo la prova della cittadinanza americana per l'esercizio del diritto di voto.

In base alle statistiche ed a particolari informazioni da me assunte, la colonia italiana in questo distretto consolare ammonta alle seguenti

cifre, bene inteso nelle epoche di maggior lavoro, e tenuto conto delle fluttuazioni a cui ho accennato:

Stato della Luisiana	80,000
„ del Mississippi	30,000
„ dell'Alabama	5,000
„ della Florida	5,000
„ dell'Arkansas	1,000
„ del Tennessee	1,000
„ del Texas	10,000
Territorio indiano	1,000
Territorio dell'Okloama	1,000
Totale . . .	134,000

Terreni. — Nello Stato della Luisiana non vi sono più di quei terreni che lo Stato concedeva direttamente ai coloni, ma solo vaste estensioni di terreni appartenenti a Società ferroviarie o d'altra specie, ovvero a privati, le quali vengono distribuite a lotti ai coloni sotto l'osservanza di speciali condizioni determinate nei contratti. Non pochi agricoltori italiani sono in tal modo divenuti o stanno per divenire proprietari dei terreni che coltivano.

Mercedi. — La mercede dell'agricoltore giornaliero varia secondo le stagioni. Da un dollaro e mezzo, all'epoca del raccolto, si scende fino a tre quarti di dollaro nella stagione meno propizia (da lire otto a lire quattro).

Lo sviluppo delle reti ferroviarie e dei servizi di navigazione sul Mississippi e nel golfo del Messico, rende facili le comunicazioni in queste regioni, ed agevola quindi agli agricoltori il modo di trasferirsi da un luogo all'altro al variare delle stagioni.

Colonie urbane. — La colonia italiana di questo distretto consolare non è, come parecchie altre, concentrata quasi esclusivamente nelle città, ma è sparsa anche nelle campagne. Il più considerevole agglomeramento è quello di Nuova Orleans (circa 16,000), ed è spiegato dal rapido sviluppo di questo centro commerciale e di questo porto, che è

anche il più importante del Golfo del Messico. L'aumento continuo del movimento della navigazione e la speranza di farne un emporio mondiale, allorchè sarà aperto alla navigazione il canale interoceanico, attirano a Nuova Orleans i commercianti e gli industriali degli altri Stati della Confederazione, e numerosi forestieri. Buon numero di Italiani hanno trovato qui un largo campo per la loro attività, riuscendo a farsi una discreta fortuna, mercè un lavoro indefesso e la parsimonia, che è una delle loro caratteristiche. In generale essi dimostrano attitudine per tutti i mestieri, pur distinguendosi in alcuni in particolare. Fortunatamente non vi sono più, nè suonatori ambulanti di organetto, nè lustrascarpe italiani, mestieri che sono qui considerati come umilianti e riservati esclusivamente ai neri.

I salari medii degli operai a Nuova Orleans sono i seguenti:

Falegname	Dollari	2.50	al giorno
Manuale apprendista	»	1.50	»
Muratore	»	3.50	»
Manuale	»	1.50	»
Mosaicista	»	3.50	»
Manuale	»	1.50	»
Sarto	»	2.50	»
Calzolaio	»	1.00	»
Imbianchino	»	2.50	»
Maniscalco	»	2.00	»
Operaio in cemento	»	3.50	»
Manuale	»	1.50	»
Barbiere	»	1.50	»

I mestieri preferiti dai nostri connazionali sono quelli di barbiere, calzolaio e rivenditore di frutta e di generi alimentari. La condizione materiale del bracciante e dell'operaio è discreta, giacchè la società americana, per lo spirito democratico che la distingue, è organizzata in modo che le classi meno abbienti guadagnano la vita più facilmente delle altre, e sono anche in grado di fare dei risparmi senza la necessità di gravi privazioni. Mercè il buon mercato dei generi di prima necessità, l'operaio può nutrirsi di pane, riso, carne, pesce, e bere

un po' di vino di California, senza oltrepassare la parte del salario ragionevolmente destinata all'alimentazione. La vita signorile è invece carissima, essendo oltremodo elevati i prezzi dei generi di lusso.

Assistenza. — La mutua assistenza è bene organizzata nei centri più importanti ovè risiedono Italiani, che hanno fondato a tal uopo numerose Società. Do qui un elenco delle Associazioni di questo genere esistenti a Nuova Orleans, con l'indicazione del numero dei membri che le compongono e del capitale che ciascuna di esse possiede:

Mutua beneficenza	Membri	10	Capitale dollari	2,000
Contessa Entellina	»	400	»	10,000
Cristoforo Colombo	»	250	»	4,000
Giovani Bersaglieri	»	225	»	3,000
San Bartolomeo Apostolo	»	150	»	2,000
Tiro al bersaglio Generale Garibaldi	»	300	»	6,000
Cefalutana	»	75	»	1,000
Sant'Antonio di Padova	»	70	»	1,000
Beata Vergine di Sciacca	»	60	»	600
San Giuseppe	»	75	»	1,000
Madonna del Balzo	»	80	»	1,000
Barbieri	»	60	»	—
Loggia Dante	»	90	»	2,000
Loggia Garibaldi	»	75	»	1,500

Alcune di queste Associazioni posseggono inoltre delle tombe sociali di un certo valore.

Anche a Nuova Orleans gli Italiani approfittano spesso degli Istituti di beneficenza americani, che li accolgono e li soccorrono in buon numero.

Istituti di credito. — Non esiste in questo distretto consolare alcun Istituto italiano di credito, ma solo qualche banchiere privato, per mezzo del quale avviene in gran parte il movimento di danaro fra la colonia e l'Italia. Questi banchieri si occupano abitualmente anche della vendita di biglietti di passaggio e del collocamento dei nuovi arrivati, cui prestano assistenza e servigi di vario genere.

Il movimento finanziario relativo al commercio di importazione e

di esportazione si fa per mezzo delle succursali delle grandi Banche europee, fra le quali la più importante è quella stabilita a Nuova Orleans dal *Comptoir national d'Escompte de Paris*, e di Banche americane.

La differenza fra la nostra esportazione e la nostra importazione rappresenta una somma considerevole, che è ben lungi dall'essere compensata dalle rimesse degli emigrati. L'Italia rimane annualmente in debito di alcune diecine di milioni di lire verso questa piazza; il che dimostra, per ciò che si riferisce a questa regione, quanto poco sia vero il preteso afflusso nel Regno del denaro risparmiato dagli emigrati.

Le nostre importazioni italiane a Nuova Orleans nell'anno finanziario 1900-1901 hanno appena raggiunto la somma di lire oro 1,912,000, a causa dei forti dazi protettori, anzi quasi proibitivi, per certi prodotti ricercati specialmente dagli Italiani; mentre le esportazioni da questo porto per l'Italia sono salite nello stesso periodo di tempo a lire oro 58,879,000, con una differenza a nostro svantaggio di lire oro 56,967,000.

Non pochi Americani di questa regione hanno accumulato la loro fortuna mercè i guadagni realizzati col commercio coll'Italia; sebbene essi non abbiano sempre un'idea esatta della potenzialità economica del nostro paese.

Istruzione. — L'elevata percentuale degli analfabeti fra gli emigranti delle provincie meridionali, che costituiscono la quasi totalità delle colonie agricole di questo distretto, è un indice delle loro condizioni intellettuali. Non di rado gli emigranti giungono in questo paese affatto privi delle nozioni più elementari e indispensabili alla nuova vita che debbono condurre.

Sarebbe desiderabile che, durante il viaggio dall'Italia in America, fossero posti a disposizione degli emigranti libri contenenti le notizie più importanti sui paesi verso i quali sono diretti, libri che potrebbero esser letti ad alta voce dai più capaci nelle lunghe giornate di navigazione, e che sarebbero certo ascoltati con attenzione dai più desiderosi di istruirsi.

Pochissime sono le scuole italiane in questa regione. I figli degli Italiani sono costretti a frequentare quasi dappertutto le scuole pubbliche, nelle quali l'insegnamento s'impartisce in inglese; il che rende più agevole la fusione delle famiglie dei nuovi arrivati coll'elemento americano.

Origine della popolazione. — A cagione del sovrapporsi di varie razze e mercè la forza potente di assimilazione propria degli abitanti di questo paese, si va formando una popolazione omogenea con caratteri ben determinati, unita dal vincolo della comune lingua inglese. Tuttavia in questa regione il tipo degli abitanti, i nomi delle più antiche città e famiglie e la stessa lingua tuttora parlata da queste ultime, nei più forti nuclei stabiliti da maggior tempo nella colonia francese della Luisiana, e in quelle spagnuole della Florida e del Texas, ricordano ancora la loro origine; quantunque le due prime colonie siano unite agli Stati Uniti da circa un secolo e l'ultima da poco più di mezzo secolo. Se l'immigrazione francese e spagnuola è ora quasi interamente cessata, ha preso invece grande sviluppo quella italiana, che completa così il contributo della razza latina alla colonizzazione di questa regione. Se quindi a questi Stati fosse stato lasciato l'uso della lingua materna, in luogo di sostituirvi quella inglese coi potenti mezzi che il Governo ha a sua disposizione, e particolarmente colle scuole, si sarebbe avuta una Confederazione di Stati di lingua diversa, di cui alcuni in lingua francese e spagnuola.

Conclusione. — Lo studio delle condizioni della colonia italiana in questo distretto conduce ad una conclusione sodisfacente, specialmente dal punto di vista della facilità di guadagnarsi la vita. Tuttavia non saprei consigliare ai nostri emigranti di dirigersi in soverchio numero a questa regione, sia per non esercitare una troppo seria concorrenza agli Italiani qui stabiliti, sia per rendersi più desiderati ed apprezzati. Il ricordo di tristi avvenimenti ancora recenti dovrebbe essere presente alla loro mente e dissuaderli dall'accorrere troppo numerosi in questi Stati, finchè questi non presentino maggiori garanzie contro la cosidetta giustizia popolare.

Ai pochi vittoriosi nella lotta pel possesso della fortuna, che si

combatte così aspramente in questo paese, occorre contrapporre il gran numero di soccombenti; poichè nulla è più erroneo del supporre che le ricchezze si accumulino qui con un colpo di fortuna, mentre sono invece il premio dell'attività, dell'energia e della costanza, congiunte ad un'intelligenza e ad una capacità superiori.

II. — Texas.

(Da un rapporto del sig. C. NICOLINI, R. agente consolare a Galveston).

L'ordinamento politico del Texas è strettamente democratico. Esso è chiamato " Stato Impero „ per la sua enorme estensione; è situato nell'estrema parte del sud ovest degli Stati Uniti, fra il 26° ed il 36° di latitudine ed il 94° e il 106° di longitudine; ha una superficie di 226,011 miglia quadrate, eguale a circa 8 centesimi dell'intera superficie degli Stati Uniti e territori, ed una popolazione di soli 3,048,710 abitanti.

Il clima è sano e temperato; vi sono immense pianure di facile coltivazione, ma in buona parte incolte, che attendono l'opera del colono.

Nello scorso decennio non vi è stato alcun fatto riguardante l'immigrazione italiana che meriti di essere rilevato. Si è solo constatato in essa un aumento lento, ma continuo.

Le provincie meridionali d'Italia, e principalmente quelle della Sicilia, sono maggiormente rappresentate, nelle regioni poste al sud di questo Stato, da agricoltori occupati specialmente nella coltura del cotone, con carattere di permanenza; mentre i nostri connazionali appartenenti alle provincie settentrionali d'Italia sono stabiliti al nord di questo Stato, e sono dediti alla lavorazione delle miniere, con carattere temporaneo.

Gli emigranti delle provincie liguri, toscane e napoletane, ecc., sono sparsi qua e là nello Stato, ed esercitano per lo più il commercio al minuto, con carattere temporaneo, pochi con carattere permanente.

Nessuna fabbrica di qualche importanza è posseduta da Italiani; solo cinque fabbriche di paste alimentari di poca importanza appar-

tengono a nazionali, due delle quali sono situate in Houston, una in Galveston, una in Sant'Antonio ed una in Fort Worth.

Nessuna crisi politica ed economica in rapporto all'emigrazione è avvenuta durante il decennio trascorso. Però, tre anni or sono, una inondazione prodotta dal fiume Brazos, gonfiato da forti pioggie, devastò la vallata che prende il nome dal detto fiume e dove risiedeva l'importante nostra colonia di Bryan, distruggendo molte proprietà e causando uno spostamento temporaneo dei nostri coloni, che si trasferirono in buon numero nei paesi vicini.

Nel settembre 1900 un forte uragano distrusse in Galveston, porto principale di questo Stato, un quinto delle abitazioni e perirono ben diecimila abitanti. La colonia italiana subì in quel disastro la perdita di cento dei suoi membri e molti danni alle proprietà. In seguito a ciò si è arrestata l'immigrazione italiana in quella Contea, anzi circa cinquecento Italiani l'abbandonarono per recarsi altrove.

L'immigrazione in questo Stato è libera; così da parte delle autorità locali, come da parte delle Società private si nota una spiccata tendenza a favorirla. Le comunicazioni sono molto facili, avuto riguardo alla vasta estensione dello Stato. Il vitto è sano ed a buon mercato.

L'istruzione in lingua inglese possono riceverla tutti, essendovi scuole comunali gratuite; manca però assolutamente l'istruzione in lingua italiana, non esistendovi scuole italiane.

I rapporti fra proprietari e coloni sono regolati in tre diversi modi:

1° Se i coloni sono arruolati a mese, il salario varia da 18 ai 20 scudi al mese, vitto compreso.

2° Se il proprietario provvede il terreno, i semi e gli utensili per la coltivazione, la raccolta viene divisa in parti uguali tra il colono ed il proprietario.

3° Se il proprietario provvede il terreno, ed il colono le sementi e gli utensili, al proprietario spetta un quarto ed al colono i tre quarti della raccolta.

In certi luoghi i coloni prendono in affitto il terreno, pagandolo da 5 a 25 scudi per acre all'anno, a seconda della posizione e fertilità del terreno; ma molti sono ora quelli che lo acquistano addirittura,

sborsando una piccola anticipazione sul prezzo convenuto, e pagando il rimanente a lunga scadenza, con un interesse variabile dal 6 all'8 per cento. In tal modo in pochi anni i coloni diventano proprietari del terreno che lavorano.

Non si può stabilire con precisione quanti siano gli Italiani proprietari in questo vasto Stato; si può solo calcolare, in via di approssimazione, che vi siano circa 3000 proprietari di terreni e di case, per un valore complessivo di un milione e mezzo di dollari; della qual somma metà è investita in terreni di campagna seminati a cotone, a frutta e a verdure, e l'altra metà in terre, case e negozi nelle città e nei sobborghi.

Le colonie agricole più importanti sono:

Quella di Bryan, che tocca tre contee: Burleson, Brazos e Robertson. Il terreno è ivi molto adatto alla coltivazione del cotone. Gli Italiani che vi risiedono provengono tutti dalla Sicilia ed ammontano a 2,000, comprese le donne e i ragazzi.

I possessori di terreni sono solamente 30; i rimanenti prendono in affitto il terreno, che pagano da 4 ad 8 dollari per acre; mentre con pochi dollari di più potrebbero comprarlo. Vi sono pure 6 piccoli negozi (*grocery-stores*) appartenenti a connazionali.

La colonia agricola della contea di Galveston conta 60 famiglie, quasi tutte di proprietari, che coltivano i terreni a frutta ed a verdura, ricavandone un discreto guadagno; essa è composta per due terzi di Siciliani e per un terzo di Piemontesi.

Nelle vicinanze di Sant'Antonio e di Del Rio vi sono parecchie piccole colonie di Italiani, provenienti dalle provincie del Piemonte e Lombardia, che acquistarono i terreni che coltivano, e che si trovano in buone condizioni economiche. In altre principali città, come Dallas, Fort Worth, Austin, Waco e Houston, vi sono diversi coloni italiani, che coltivano a giardini i terreni di loro proprietà.

Ad otto miglia dalla città di Houston, era stata fondata, cinque anni fa, la così detta " Colonia socialista ", composta di 15 famiglie siciliane, che, acquistato il terreno, vi avevano fabbricate sei case, vivendo col guadagno ritratto dal lavoro eseguito in comune; ma essa

ebbe breve durata a causa di tristi avvenimenti che ne produssero ben presto la completa dissoluzione. Il terreno venne venduto a stranieri; pochissimi furono gli Italiani che vi rimasero.

Aggiungerò che in questo Stato il campo aperto all'attività del colono è vastissimo, essendo il clima sano e temperato, il terreno fertile e a buon mercato; inoltre il colono italiano è preferito agli altri per le piantagioni del cotone e per i giardini. I prezzi dei terreni variano a seconda dei luoghi e della qualità; vicino ai centri popolati vanno da 35 a 100 dollari per acre, nei luoghi più remoti da un dollaro a 30 per acre.

Una colonia italiana degna di essere menzionata è quella di Thurber, composta di 500 persone, appartenenti tutte all'Italia settentrionale. Il paese di Thurber conta 750 abitanti, dimodochè la popolazione è costituita per due terzi da Italiani, tutti minatori, ben veduti e ben voluti.

I proprietari delle miniere pagano il passaggio agli Italiani che desiderano di recarsi a lavorare nelle loro miniere di carbone, purchè siano raccomandati da persona conosciuta sul luogo. I minatori guadagnano da due dollari e mezzo a tre dollari al giorno, secondo la quantità del materiale estratto; ed i proprietari ritengono loro sul salario 50 soldi al mese per il servizio medico, che provvedono per essi e per le loro famiglie. Il carattere di tale immigrazione è temporaneo.

Un'altra piccola colonia di 50 Italiani, simile a quella di Thurber, esiste a Mineral City, distante da Thurber circa sei miglia. Vicino a Laredo, Texas, vi sono altri 50 Italiani che lavorano nella miniera di carbone *San Tomaso* e si trovano anch'essi nelle medesime condizioni. Vi è pure un'altra colonia vicino a Sant'Antonio, chiamata *Aikle*, dove vivono 80 Italiani, tutti dell'Italia settentrionale.

Questo paese non è adatto per i meccanici che non conoscono la lingua inglese.

Le leggi sono piuttosto favorevoli agli immigranti, ma esistono forti Società operaie, ben organizzate, che non permettono di lavorare a quelli che non ne sono membri. Le mercedi variano da 3 a 6 scudi al giorno.

Non esistono nelle nostre colonie istituti di credito, nè Camere di commercio, nè banche.

La mano d'opera italiana è raramente ricercata, fuorchè quando sono in costruzione linee ferroviarie. In tal caso gli impresari si rivolgono ai centri più popolati, come Chicago, St. Louis, Nuova York, per provvedersi di operai italiani.

Il Governo locale non interviene nel movimento dell'immigrazione, ma tende piuttosto a favorirla. Nessun provvedimento è adottato dal Governo o dai Municipi per escludere gli stranieri dai lavori; talvolta avviene, però, che le forti Società operaie esistenti impediscano alle Compagnie interessate di assumere operai italiani. Nessun documento è richiesto per entrare nello Stato, risiedervi e lavorarvi; gl'immigranti sono però, fin dal loro arrivo, soggetti alle leggi degli Stati Uniti.

Non esistono disposizioni legislative che proteggano gli operai contro gli infortuni sul lavoro, ma molte sono le Società private che accettano l'assicurazione contro gli infortuni a prezzi assai moderati. Non vi sono, del pari, leggi protettrici delle donne e dei fanciulli ammessi a lavorare in fabbriche ed opifici.

I medici, gli avvocati, i farmacisti, e gli ingegneri non possono esercitare la loro professione, se non sono muniti di diploma e non sostengono un esame pratico davanti ad una Commissione di professionisti, che viene nominata, nelle grandi città, dal Governatore, e negli altri luoghi dal Giudice distrettuale.

Non esiste alcuna linea marittima in diretta comunicazione coll'Italia. Gli Italiani sbarcano in genere a Nuova York, che dista da questo Stato circa 1800 miglia e vengono qui, in parte per ferrovia, e in parte coi vapori della *Mallory Line*, che fa un servizio regolare con due partenze settimanali fra Nuova York e Galveston. Per via di terra la durata del viaggio è di 4 giorni; per via di mare di 8 giorni.

Gl'Italiani residenti in questo Stato sono circa 10,000. Si può per altro calcolare che due terzi di essi abbiano proceduto al primo atto tendente all'acquisto della cittadinanza americana, ossia abbiano rinunziato alla propria nazionalità davanti alle autorità locali; ma pochi son quelli che hanno ottenuto effettivamente la cittadinanza americana. L'altro terzo ha conservato la nazionalità italiana.

III. — Florida.

(Da un rapporto del sig. G. B. CAFIERO, R. agente consolare a Pensacola).

Lo Stato della Florida, sia per la natura del suolo sabbioso ed arido, sia per la mancanza di fattorie, fabbriche ed imprese diverse, non attira l'immigrazione italiana, nè quella di altre nazioni. Siccome gli Italiani che si recano negli Stati Uniti sono in maggioranza agricoltori, così essi non trovano in questo Stato un campo adatto allo sviluppo della loro attività; fatta eccezione per la coltivazione degli agrumi, che è abbastanza diffusa e in cui è occupato un certo numero di Italiani. Nelle città e nei villaggi dell'interno s'incontrano vari connazionali che hanno piccoli negozi di commestibili e generi diversi; pochi lavorano nelle miniere di fosfato per una parte dell'anno, e ripartono quindi per altri Stati dell'Unione.

Esistono piccole colonie di Italiani nelle regioni marittime, come a Pensacola, Apalachicola e Tampa. Queste colonie sono composte in maggioranza di gente di mare proveniente dall'Italia meridionale, e specialmente dalla Sicilia. La loro industria principale è la pesca, che viene esercitata, tanto sulla costa di questo Stato, quanto su quelle del Messico e del Guatemala. Molte di quelle barche hanno l'equipaggio composto interamente d'Italiani, sebbene appartengano a cittadini americani. Il pesce viene conservato nel ghiaccio e spedito in varie città della Confederazione, formando l'industria più importante e proficua delle coste della Florida.

A Pensacola si contano circa 200 pescatori italiani, ed inoltre alcuni industriali, pittori, falegnami, barbieri, calzolai, ecc.

A Tampa taluni calcolano che i nostri connazionali ammontino ad un migliaio, altri a 1800; ma il loro numero non si può determinare con precisione, mancando un censimento accurato. Secondo informazioni assunte da privati, quella nostra colonia si compone approssimativamente di 1200 persone con residenza stabile; oltre ad un piccolo numero d'individui che vi dimorano provvisoriamente in deter-

minate stagioni. La maggior parte sono occupati nella pesca; vi sono pure vari artigiani, sigarai, negozianti di commestibili, ecc.

La Florida è ancora coperta in parte da foreste vergini di *Pitch-Pine*, qualità di pino assai apprezzato nelle costruzioni navali. La speculazione dibosca quelle foreste, il cui valore varia secondo la grandezza degli alberi. Dopo il taglio degli alberi, quei terreni si possono acquistare per un dollaro all'acre; ma spesso vengono abbandonati per non pagare tasse.

La mercede giornaliera degli agricoltori è in media di un dollaro e un quarto.

Nella Florida non esiste alcun istituto italiano di credito, nè alcuna scuola dove si insegni la lingua italiana, ad eccezione di quella aperta recentemente a Tampa da un maestro italiano, e alla quale si spera di poter dare un conveniente sviluppo. Non esistono Camere di commercio italiane.

Mancando nella Florida una immigrazione italiana regolare e di una certa importanza, non si può precisare quali siano le tendenze del Governo locale, se ad incoraggiarla od a restringerla. Non esistono disposizioni governative, nè municipali, che escludano gli stranieri dal prender parte a determinati lavori.

L'entrata nella Florida per via di terra non è subordinata alla presentazione di alcun documento; mentre gl'immigranti che sbarcano nei porti devono essere provvisti dei documenti richiesti dalle leggi federali sull'immigrazione.

Dalle indagini fatte non risulta che esistano in questo Stato leggi o regolamenti locali in materia di assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro, nè per proteggere le donne ed i fanciulli impiegati nei lavori delle fabbriche.

I medici, gl'ingegneri e i farmacisti, per essere ammessi ad esercitare la loro professione, debbono subire un esame avanti ad un'apposita Commissione, detta “ Board of Examiners „.

Non esistono linee di navigazione marittima in diretta comunicazione con l'Italia per il trasporto degli emigranti.

IV. — Mississippi.

(Da un rapporto del cav. N. PIAZZA, R. agente consolare in Vicksburg).

Gli Italiani che emigrano in questo Stato provengono per due terzi dall'Italia meridionale. Da sei anni la nostra immigrazione non dà segno di aumento, a causa del niun interessamento dimostrato dai proprietari dei terreni.

I nostri immigranti sono bene accolti in questa regione, ma devono essere provvisti di mezzi per non avere a lottare colla miseria ed essere costretti alla questua. Le loro principali occupazioni sono: il commercio, l'agricoltura e specialmente l'orticoltura ed i lavori ferroviari. Moltissimi lavorano nelle piantagioni di cotone; prendono in affitto i terreni per loro proprio conto e ne divengono in seguito proprietari, pagandoli da 5 a 8 dollari l'acre.

I braccianti ricevono una paga giornaliera variabile fra un dollaro e un quarto e un dollaro e mezzo. Essi devono provvedere da se stessi alla assistenza medica, non essendovi medici pagati dai Comuni.

Vari sono, nelle nostre colonie sparse in questo Stato, gli Italiani proprietari di terreni e di case, ma è difficile precisarne il numero e determinare il valore dei beni da loro posseduti. Tuttavia si può calcolare ad una somma superiore a 3 milioni di lire il valore degli immobili di loro proprietà.

Non esistono istituti di credito italiani, ed i nostri connazionali ricorrono, pel deposito dei loro risparmi, agli istituti americani, nei quali hanno piena e meritata fiducia.

RELAZIONE

sui noli per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1902

La legge del 31 gennaio 1901 sull'emigrazione prescrive che a periodi di quattro mesi debbano essere fissati i prezzi massimi dei noli, rimanendo poi liberi i vettori di ribassare, per ragioni di concorrenza e convenienza commerciale, i noli effettivi al disotto di quei limiti massimi. L'art. 14 della legge stessa determina le norme e la procedura da seguire. Se interviene accordo fra i vettori e il Commissariato per l'emigrazione, questo approva i noli proposti; se l'accordo non si raggiunge, i noli sono fissati con decreto del Ministro degli affari esteri.

La legge richiede che il Ministro ed il Commissariato si valgano, in questo difficile compito dell'approvazione e della fissazione dei noli, del parere e del consiglio di Corpi ed Istituti specialmente competenti.

Il Commissariato è tenuto a raccogliere informazioni sui prezzi correnti dei noli, così in Italia come all'estero, valendosi delle informazioni degli Ispettori di emigrazione nei porti italiani, delle Camere di commercio italiane all'estero e dei consoli, dei listini dei noli nelle principali piazze marittime; e, prima di deliberare sulle proposte fatte dai vettori, deve sentire il parere della Direzione generale della marina mercantile.

Nel caso poi che sia mancato l'accordo fra Commissariato e vettori, il Ministro degli esteri, che ha l'ultima parola, sente prima il Consiglio superiore di marina, a cui devono essere presentate, così le ragioni addotte dai vettori per insistere sui noli proposti, come le ragioni del Commissariato per non accettarli.

Per il primo quadrimestre del corrente anno i noli poterono essere concertati d'accordo con i vettori; la stessa cosa avvenne per il secondo quadrimestre, fatta eccezione per un'unica Società (l'Italia) per i prezzi da Genova a Buenos Aires, per cui si dovette ricorrere al parere del Consiglio superiore di marina.

Per il terzo quadrimestre non si potè, per la maggior parte dei vettori, addivenire ad un accordo, e i noli dovettero essere fissati con decreto ministeriale, seguendo il procedimento prescritto.

Già prima del 15 luglio, ossia prima della data fissata dall'articolo 14 ai vettori per proporre i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre, il Commissariato aveva raccolto notizie sui noli praticati nei porti italiani e nei principali porti esteri.

Gli Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo riferirono che, per l'affluenza degli emigranti durante il corrente anno e per l'incremento dell'esportazione per le Americhe di alcune derrate (come paste, agrumi, ecc.), i vettori avevano veduto crescere le loro entrate, mentre le spese di esercizio, per la discesa dei prezzi del carbone, avevano subìto una diminuzione.

Dalle informazioni fornite dalle Camere di commercio italiane all'estero e dai nostri consoli di Amburgo, Barcellona, Anversa, Marsiglia, Bordeaux, Lisbona, Le Havre, Montevideo, Pernambuco, Liverpool, Cadice (1), come pure da notizie ricavate direttamente dai listini ufficiali dei prezzi dei noli, era risultato che i noli praticati nei principali porti stranieri per i viaggi transoceanici si erano mantenuti pressochè immutati durante gli ultimi mesi, per quanto riguarda il trasporto dei passeggieri di terza classe.

Così a Marsiglia, i noli per la linea del Brasile e per il Plata, battuta dai *Transports Maritimes*, sono rimasti fermi in franchi 175. A quanto riferisce il console di Marsiglia, in quel porto i noli per gli emigranti non hanno subìto variazioni da circa un anno.

Nel porto di Liverpool la Cunard Line e la White Line hanno conservato per le linee di Nuova York e di Boston i noli già praticati di

(1) Per i noli praticati in porti esteri, vedasi l'allegato *A*.

franchi 150 pei rapidi, e di franchi 144 per i piroscafi ordinari; ed egualmente la Dominion Line, l'American Line e l'Allan Line non hanno modificato i noli per le diverse linee transoceaniche.

Nei porti di Amburgo e di Brema i noli praticati per il Plata sono rimasti invariati in lire 200, e quelli per il Brasile in lire 187, 50.

Non pareva pertanto al Commissariato che si potessero approvare noli più alti di quelli del quadrimestre precedente. Nessun fatto si era verificato o si annunziava prossimo, che potesse causare un aumento generale dei noli, mentre invece alcune circostanze si erano prodotte, le quali potevano permettere una diminuzione.

Per contro, non pochi vettori chiedevano prezzi maggiori di quelli praticati nei precedenti quadrimestri, tanto per la linea di Nuova York, quanto per quella del Plata e del Brasile (1).

Linea degli Stati Uniti (Nuova York).

La Navigazione Generale Italiana e la Veloce proponevano in media un aumento di lire 10 sui noli del secondo quadrimestre, così pei piroscafi celeri, come pei meno celeri; il vettore Giuseppe Fornari proponeva parimenti un aumento di lire 10 per i piroscafi della Prince Line da lui noleggiati, ed altrettanto chiedeva la Transatlantica Spagnuola per tutti i suoi piroscafi.

Linea degli Stati Uniti (Nuova Orleans).

La Navigazione Generale Italiana chiedeva un aumento di lire 15 sui noli del secondo quadrimestre per i piroscafi celeri e di lire 5 per i commerciali.

Linea del Plata.

La Società Italia proponeva un aumento di lire 35 per tutti i suoi piroscafi; il vettore Saviotti un aumento pure di lire 35 per il piroscafo Regina Elena e di lire 15 per il Calabro; la Veloce un aumento

(1) Per i noli proposti dai vettori per il terzo quadrimestre, vedasi l'allegato *B*.

di 25 lire per i piroscafi celeri (1) e di 30 per i commerciali; i Transports Maritimes e la Transatlantica Spagnuola un aumento di lire 30 per tutti i loro piroscafi.

Linea del Brasile.

La Navigazione Generale Italiana e la Veloce proponevano un aumento da lire 20 a lire 40, secondo la qualità dei piroscafi, ed i Transports Maritimes un aumento di lire 20.

Linea del Centro America.

La Veloce proponeva un aumento di lire 20.

Confermavano per il terzo quadrimestre i noli approvati per il secondo quadrimestre i vettori:

Norddeutscher Lloyd (linea degli Stati Uniti);
Anglo Italiana (linea degli Stati Uniti);
Compagnie Générale Transatlantique (linea degli Stati Uniti);
La Patria (linea degli Stati Uniti) (2);
Italo Oberti (linea degli Stati Uniti);
Dominion Line (linea degli Stati Uniti);
Ottavio Zino (linee degli Stati Uniti, Plata e Brasile);
Ligure Brasiliana (linea del Brasile);
Hamburg-Amerika Linie (linea degli Stati Uniti) (3).

Il Commissariato non credette di poter consentire gli aumenti proposti, sia per alcune ragioni di ordine generale (stazionarietà dei noli nei porti esteri, ribasso dei prezzi del carbone), sia per altri motivi.

---

(1) Per il piroscafo " Savoia ", la Veloce proponeva un aumento di lire 45.

(2) Questa Società proponeva, per il solo piroscafo " Roma ", un aumento di lire 10 sul nolo provvisorio stabilito nel secondo quadrimestre per la linea degli Stati Uniti (Nuova York).

(3) La Società Amburghese, per i piroscafi " Palatia e Phoenicia ", proponeva un aumento di lire 25 sul nolo provvisorio stabilito nel secondo quadrimestre per la linea degli Stati Uniti (Nuova York).

Difatti, non è senza importanza il considerare come siano bassi i prezzi dei biglietti acquistati in America per emigranti che debbano partire da un porto del Regno. Questi biglietti, detti *di chiamata*, si vendono in America a prezzi di gran lunga inferiori a quelli praticati per i biglietti venduti in Italia per lo stesso viaggio. Si tratta di prezzi che sono il portato di una concorrenza ad oltranza, la quale si esercita, tanto sulla cifra del nolo, quanto su quella della provvigione concessa ai mediatori. In Nuova York, ad esempio, si vendono *biglietti di chiamata* dai porti italiani a dollari 33. 50 (Norddeutscher Lloyd), 30. 50 (o 29 secondo i piroscafi) (Navigazione Generale Italiana); ma vi sono Società ed armatori che li vendono a prezzi anche minori; e si aggiunga che, mentre alcune Società dànno colà ai mediatori una provvigione di 3 dollari (circa franchi 15. 45), ve ne sono altre che ne dànno 10 (circa franchi 51. 50).

Pur ammettendo che vi siano ragioni per le quali si possano vendere all'estero biglietti prepagati a prezzi inferiori a quelli chiesti per l'acquisto in Italia, non si può rimanere indifferenti di fronte a differenze tanto grandi, quali sono quelle ora notate. Il vettore vuole ottenere, coi prezzi alti chiesti nel Regno, un compenso a quelli bassi praticati oltre Oceano; ma non si può supporre che venda all'estero con perdita sul costo del trasporto.

Inoltre il Commissariato non poteva non dare importanza al fatto che vari vettori non avevano chiesto aumento di noli, nè per la linea degli Stati Uniti, nè per quella del Plata. E tra i vettori che mantenevano i noli in corso, si trovano alcune grandi Compagnie, come il " Norddeutscher Lloyd ", la " Compagnie Générale Transatlantique ", la " Dominion Line " e, per la maggioranza dei suoi piroscafi, " l'Hamburg-Amerika Linie "; Compagnie ed anche armatori minori, come la " Ligure Brasiliana " e Ottavio Zino, e noleggiatori, come " La Patria ", " l'Anglo Italiana " e Italo Oberti. Ed i piroscafi per cui si mantenevano fermi i noli, appartengono a tutte le diverse categorie formate sia in relazione alla velocità, sia agli adattamenti e all'assetto della nave.

Quanto al " Norddeutscher Lloyd " in particolare, si osserva che,

se questa Compagnia, che dispone di buoni piroscafi e che pure pratica nei viaggi da Brema all'America del Nord noli superiori a quelli praticati in Italia, si era limitata a proporre la conferma dei noli ammessi per il quadrimestre precedente, ciò significa che essa riconosceva implicitamente che la misura dei noli nei porti esteri è determinata da cause speciali ed indipendenti dal costo reale dei trasporti, e riteneva altresì essere il nolo finora praticato da essa in Italia abbastanza rimuneratore.

Il Commissariato perciò era d'avviso che, non solo dovesse escludersi qualunque aumento dei prezzi, ma vi fossero ragioni desunte, sia dalla qualità e velocità dei piroscafi, sia da altre circostanze e condizioni, per chiedere delle riduzioni e per meglio graduare i noli per i vari piroscafi.

L'articolo 14 della legge vuole che, nel fissare i noli, si tenga conto della velocità e dell'adattamento dei piroscafi. Nei primi due quadrimestri del 1902 non si avevano elementi sufficienti circa la velocità e le altre qualità dei singoli piroscafi. Ora, per ciò che riguarda la velocità, si ha l'esperienza di un anno di navigazione, controllata dal competente Ufficio del Ministero della marina, e anche per altre qualità dei piroscafi si sono raccolte notizie, che hanno messo in grado il Commissariato di fare una prima graduatoria fra essi, in rapporto al servizio dell'emigrazione.

Ciò portò alla necessità di spezzare i gruppi di piroscafi, quali erano stati indicati dagli stessi vettori nel proporre i noli e quali erano stati accettati in via transitoria dal Commissariato pei quadrimestri precedenti, e di formarne nuove categorie. Partendo dal principio che il più alto nolo dovesse consentirsi (anche per analogia con quanto dispone l'articolo 96, secondo capoverso, del regolamento) soltanto ai piroscafi che nei viaggi compiuti avessero raggiunto una velocità media di 13 o più miglia all'ora, il Commissariato stimò di poter formare una prima categoria dei migliori piroscafi, e così successivamente altre categorie secondo la velocità, senza perdere di mira le altre qualità dei piroscafi, cioè l'assetto della nave e il trattamento usato agli emigranti, quali risultavano dalle relazioni dei commissari viaggianti.

Per ciascuna delle linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile, furono così stabilite varie categorie di piroscafi, dai migliori e più veloci scendendo via via ai meno celeri e più scadenti.

Per la prima categoria si credette di poter mantenere il nolo massimo, praticato nel secondo quadrimestre, e per le altre categorie si assegnarono noli gradualmente inferiori. Parve opportuno di stabilire qualche maggiore differenza fra la categoria di piroscafi, che per la velocità e per l'assetto possono ritenersi relativamente buoni, e quella dei piroscafi che si trovano in condizioni inferiori.

Nella determinazione dei noli interviene poi un altro elemento di grande importanza, e cioè le provvigioni accordate dai vettori ai loro rappresentanti, il cui ammontare variabile, che spazia entro confini molto estesi, costituisce indubbiamente un coefficiente della maggiore o minore larghezza del nolo.

Il Commissariato volle conoscere quale fosse stata in questi ultimi mesi l'entità delle provvigioni corrisposte dai vettori ai loro rappresentanti. Fece perciò indagini per mezzo delle autorità politiche, procurandosi i manifesti e le circolari diramati dai vettori ai loro rappresentanti, con cui vengono assegnate provvigioni per la raccolta degli emigranti.

Dai documenti ricevuti risulta che queste provvigioni variano attualmente da un minimo di 10 lire fino a 30, 35 ed anche 40 lire. Siccome il Consiglio dell'emigrazione, in una discussione molto approfondita, nella quale si fermarono i criteri per alcune riforme da introdursi nel regolamento vigente, ha posto come postulato che dovesse considerarsi come equa una provvigione di 8 lire per ogni posto intero di emigrante, il Commissariato credette giusto di proporre che fossero diminuiti i noli nei casi di provvigioni notevolmente superiori alle 8 lire. Anche nell'applicare questo concetto procedette con temperanza, poichè le sue domande di riduzione dei noli si limitarono a 10 o 12 lire per le Compagnie che praticano le maggiori provvigioni, e a molto meno per le altre.

Per tutte queste ragioni il Commissariato, con lettera circolare del 23 luglio, dichiarava ai vettori di non poter approvare i noli quali

erano richiesti, e notificava a ciascuno di essi quali sarebbero stati i noli massimi che avrebbe potuto consentire per il terzo quadrimestre 1902 (1), tenuto conto della misura delle provvigioni accordate da ciascun vettore e delle diverse categorie di piroscafi, in ragione della velocità e della qualità. Ed a norma di legge il Commissariato assegnava ai vettori un congruo termine (1° agosto) per esporre le loro ragioni, qualora insistessero nei noli proposti.

E questa notificazione dei noli massimi, che il Commissariato avrebbe approvati, fu fatta non in modo definitivo, ma per abbreviare la risoluzione della vertenza coi vettori in attesa che potesse sperimentarsi anche l'ultima fase della procedura in tempo utile, qualora per la resistenza dei vettori stessi si fosse dovuto ricorrere al Consiglio superiore di marina, come di fatto avvenne.

Le diminuzioni di noli proposte riguardavano le linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile. Per le linee minori (ossia da Palermo a Nuova Orleans e da Genova al Centro America) non credette il Commissariato di dover proporre troppo notevoli variazioni. Trattasi di pochi viaggi, che, mentre non dànno forse un grande compenso al vettore, sono di vantaggio per l'emigrante, il quale sarebbe costretto, quando queste linee fossero soppresse, a recarsi a prendere imbarco in porti esteri.

Interrogate le Camere di commercio delle principali città marittime (a norma dell'articolo 14) circa i noli convenienti per il terzo quadrimestre, esse furono di discorde parere. Mentre la Camera di Genova riteneva che i noli non dovessero essere diminuiti, ma potessero essere anzi di alcun poco aumentati, quelle di Napoli, Palermo, Ancona e Venezia consentivano essere opportuna una diminuzione generale, ed avrebbero anche voluto diminuzioni maggiori di quelle che il Commissariato proponeva.

La Camera di commercio di Genova, contraria ad ogni ingerenza da parte del Governo nelle determinazioni dei noli, che essa vorrebbe

(1) Per i noli che il Commissariato avrebbe acconsentito per il terzo quadrimestre, vedasi l'allegato *B*.

fossero esclusivamente lasciati al regime della concorrenza anche per il trasporto degli emigranti, adduceva come ragione dei noli la crisi che la marina mercantile a vapore attraversa attualmente, la minore affluenza di emigranti nel terzo quadrimestre, gli oneri imposti ai vettori dalla legge sull'emigrazione, il danno risentito da essi colla sospensione dell'emigrazione gratuita al Brasile; l'essere i noli praticati dai porti del Nord d'Europa superiori a quelli praticati in Italia. Oltre a ciò la Camera di commercio di Genova, pur riconoscendo il fatto delle alte provvigioni pagate spesso dai vettori a chi procura loro emigranti, non crede si possa trarne argomento per una diminuzione dei prezzi di trasporto per gli emigranti, essendo codeste alte provvigioni effetto di una necessaria ed utile concorrenza fra le Compagnie.

Al contrario, le Camere di commercio di Palermo, di Venezia e di Ancona ammettono come motivi di diminuzione dei noli, oltre le provvigioni eccessive pagate dai vettori ai propri rappresentanti, il ribasso del prezzo del carbon fossile e la possibilità per i piroscafi transoceanici di avere un carico di ritorno, attesi gli accresciuti scambi commerciali.

Di fronte a questi opposti pareri delle Camere di commercio, non parve al Commissariato che fosse il caso di modificare la graduatoria dei noli che aveva proposto per il terzo quadrimestre.

La maggioranza dei vettori non accettò i noli massimi quali venivano proposti dal Commissariato.

Soltanto la Compagnie Générale Transatlantique consentiva a praticare per i viaggi degli emigranti italiani dall'Havre a Nuova York un nolo lievemente inferiore a quello del quadrimestre precedente. Così pure l'Anglo-Italiana accettava quasi interamente le proposte del Commissariato, chiedendo soltanto alcune modificazioni circa la graduazione dei suoi piroscafi. Ed anche il vettore Fornari si mostrava disposto ad accogliere le diminuzioni proposte, qualora fossero state generali per tutti i vettori.

Gli altri vettori insistettero, non solo perchè i noli non fossero diminuiti, ma perchè fossero approvati gli aumenti richiesti.

La maggioranza dei vettori mise innanzi queste ragioni d'ordine generale:

1° Il Commissariato ha facoltà di non accettare le proposte dei vettori, ma non quella di fare delle controproposte ai vettori stessi;

2° Nessuna autorità ha il diritto di occuparsi delle provvigioni che un vettore voglia assegnare ai propri rappresentanti; come non ha il diritto di chiedere riduzioni di noli, basandosi sull'entità delle provvigioni medesime.

La prima di queste obbiezioni non regge, poichè le controproposte del Commissariato non erano un'ingiunzione, ma un avviamento a concordare i noli coi vettori, ovvero a preparare l'ultimo periodo della procedura davanti al Consiglio superiore di marina.

Quanto poi all'aver tenuto conto delle provvigioni date ai rappresentanti, si è già accennato come il Commissariato non abbia inteso di impedire praticamente che i vettori dessero commissioni maggiori di 8 lire a testa, ma soltanto di assumere come coefficiente dei noli quella provvigione che il Consiglio dell'emigrazione giudicava essere un'equa rimunerazione per l'opera del rappresentante. In altri termini non si pretendeva imporre ai vettori la provvigione di 8 lire, ma stabilire che la provvigione al di là di un certo limite dovesse essere presa sull'utile netto del vettore, e non dovesse andare a carico dell'emigrante.

Le due ragioni pregiudiziali messe innanzi dai vettori non potevano pertanto essere tenute buone; nè parvero accettabili altri argomenti speciali addotti per sostenere l'aumento dei noli.

Così fu affermato che la legge, con l'articolo 14, volle impedire il rialzo eccessivo dei noli solo nei casi di coalizione fra vettori, e che essa dà allo Stato facoltà d'intervenire solamente in casi straordinari, non in via normale. Ma il testo dell'articolo 14 è chiaro ed esplicito e dice espressamente come, nell'interesse degli emigranti, i noli debbano essere approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro, di quattro in quattro mesi, anche all'infuori delle circostanze di coalizioni.

Furono pure messe innanzi le non liete condizioni dell'industria marittima, per cui gli armatori debbono compensarsi, con un rialzo dei

noli per il trasporto in terza classe nei periodi di maggiore affluenza, delle perdite subite nell'esercizio generale della loro industria. Si fece osservare da alcuni vettori che le loro spese di esercizio sono gravi, perchè esercitano linee nuove, perchè hanno partenze regolari con servizi di classe poco rimunerativi, o perchè hanno ingenti spese, e che, infine, i noli di ritorno delle linee da loro esercitate sono scarsi. Altri vettori addussero a motivi del rialzo dei noli il dover sostenere spese generali molto elevate, avendo partenze non regolari e poco frequenti. e il fatto di non trovare altri compensi nella ristretta loro azienda commerciale. Ma per la lettera e lo spirito della nuova legge sembra manifesto che la determinazione dei noli debba farsi coi criteri generali della qualità dei trasporti, delle condizioni del mercato dei noli per i passeggeri in terza classe, ecc., indipendentemente dall'andamento delle singole aziende dei vettori.

Alcuni vettori poi dichiararono di non poter accettare la graduazione dei noli fatta dal Commissariato, come non corrispondente alle spese di esercizio dei vari piroscafi, oppure perchè trovano maggiore tornaconto nel praticare un nolo unico per tutti i piroscafi destinati ad una stessa linea. Ma per espressa disposizione dell'articolo 14 i noli debbono essere assegnati ai piroscafi secondo la loro classe e velocità e secondo la qualità del trasporto.

Infine molti vettori hanno obiettato che i noli per il trasporto in terza classe per alcune linee praticati da porti esteri sono più alti di quelli praticati in Italia. Ma è risaputo come i noli relativamente alti per le linee fra i porti settentrionali d'Europa e l'America risentono l'effetto di coalizioni (*trusts*) fra le Compagnie. E d'altra parte, i noli praticati dai vettori per i biglietti di terza classe dai porti americani a un porto italiano sono in generale inferiori a quelli che erano stati approvati dal Commissariato per il secondo quadrimestre.

I noli proposti dai vettori per il terzo quadrimestre non avendo la approvazione del Commissariato, si dovette sentire, ai termini di legge, il Consiglio superiore di marina, a cui furono inviate così le proposte motivate del Commissariato, come i documenti presentati dai vettori per sostenere le loro ragioni ed i pareri e le informazioni avute sul [illegible] oli.

Il Consiglio superiore di marina, presa cognizione degli atti ad esso comunicati, diede parere che i noli venissero conservati, per il terzo quadrimestre, quali erano stati approvati pel quadrimestre precedente (1).

Come criterio di massima poi il Consiglio credeva opportuno si dovesse mantenere una certa stabilità nella fissazione dei noli. A causa della molteplicità e variabilità dei fattori che influiscono sul corso dei noli, questi non si possono fissare con criterî analitici, mentre conviene evitare troppo frequenti variazioni, per dar modo ai vettori di prendere a base delle loro speculazioni commerciali medie di un periodo di esercizio abbastanza lungo.

Attesa l'autorevolezza del Collegio consulente, il Ministro ha creduto opportuno di confermare in generale per l'ultimo quadrimestre dell'anno in corso i noli quali erano stati concordati coi vettori per il quadrimestre precedente. Tuttavia per alcuni vettori, i quali avevano accettato di ridurre i noli o che li avevano resi pubblici per le imminenti partenze dei piroscafi, in misura minore di quella chiesta, furono accettate le diminuzioni. Oltre a ciò, in conformità della legge, la quale stabilisce che i noli debbano graduarsi in relazione alla qualità dei piroscafi, si sono ribassati i noli per alcuni piroscafi appartenenti alle categorie inferiori e per i quali i noli praticati nei quadrimestri antecedenti, dopo l'accertamento delle loro qualità nautiche fatte nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti pei piroscafi di categorie superiori.

---

(1) Per il parere del Consiglio superiore di marina, vedasi l'allegato *C*.

ALLEGATO A.

NOLI PRATICATI IN PORTI ESTERI

pel trasporto dei passeggieri di 3ª classe

Buenos Aires.

VIAGGI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Valigia reale inglese	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Saviotti	Transatlantica di Barcellona
Da Buenos Aires a Genova o Napoli L. it. oro.	160. „	„	„	„	150. „	175. „	175. „	„	150. „
Da Buenos Aires a Messina, Catania o Palermo. . . .	160. „	„	„	„	„	„	„	145. „	„
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (Prepagato) . . .	157.50	„	„	„	157.50	187.50	187.50	„	„
Da Messina, Catania o Palermo a Buonos Aires (Prepagato)	167.50	„	„	„	„	„	„	„	„
Da Buenos Aires a Brema o ad Amburgo.	„	225. „	„	„	„	„	„	„	„
Da Brema o da Amburgo a Buenos Aires (Prepagato)	„	200. „	„	„	„	„	„	„	„
Da Buenos Aires a Southampton . .	„	„	225. „	„	„	„	„	„	„
Da Buenos Aires ad Anversa.	„	„	250. „	„	„	„	„	„	„
Da Buenos Aires ad Amburgo	„	„	„	225. „	„	„	„	„	„
Da Amburgo a Buenos Aires (Prepagato)	„	„	„	200. „	„	„	„	„	„

Montevideo.

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Saviotti	Huguet
Da Montevideo a Genova o Napoli:								
Vapori di 1ª categoria .	170. „	170. „	170. „	„	„	„	„	„
Id. di 2ª categoria .	150. „	150. „	150. „	150. „	150. „	150. „	150. „	150. „
Da Genova o Napoli a Montevideo (Prepagato):								
Vapori di 1ª categoria .	180. „	180. „	180. „	„	„	„	„	„
Id. di 2ª categoria .	160. „	160. „	160. „	160. „	160. „	160. „	160. „	160. „

Rio de Janeiro (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana — La Veloce — Ligure Brasiliana — Ottavio Zino — Transports maritimes	Royal Mail — Pacific S. N. C. — Messageries maritimes	Altre società francesi e tedesche
Da Rio de Janeiro a Marsiglia, Genova o Napoli:			
Vapori rapidi	170. „	„	„
Id. ordinari	150. „	„	„
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (senza distinzione)	143. „	„	„
Da Rio de Janeiro a Lisbona (senza distinzione)	„	(a) 205 10	(b) 179.50

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

(a) Reis 160,000. — (b) Reis 140,000.

Nota. — Ogni passeggiero di 3ª classe che s'imbarca in un porto brasiliano deve pagare, oltre il nolo, una tassa di reis 5,000.

Santos (Brasile) (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Ligure Brasiliana	Ottavio Zino	Huguet	Transports maritimes	Norddeutscher Lloyd
Da Santos a Genova o Napoli:							
Vapori rapidi	(a) 170. »	170. »	»	»	»	»	»
Id. commerciali	(a) 150. »	150. »	150. »	150. »	150. »	150. »	»
Da Genova o Napoli a Santos (Prepagato)	(b) 135. »	135. »	135. »	135. »	135. »	135. »	»
Da Santos a Rotterdam.	»	»	»	»	»	»	225. »

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.
(a) Più una tassa di reis 5,000 imposta dal Governo brasiliano.
(b) Più fr. 8, rappresentanti la tassa imposta dalla legge italiana sulla emigrazione.

Pernambuco.

VIAGGI	Valigia reale inglese	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacific S. N. C.	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
Da Pernambuco:						
a Lisbona	151.40	151.40	151.40	151.40	151.40	151.40
a Cherbourg o Southampton	201.60	»	»	»	»	»
a Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
all'Havre	»	»	150. »	»	»	»
a Liverpool	»	»	»	226.80	»	»
ad Anversa, Brema od Amburgo.	»	»	»	»	187.50	»
a Rotterdam od Amburgo.	»	»	»	»	»	226.80

Nota. — A tutte le cifre è da aggiungersi la tassa di reis 5,000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggiero di 3ª classe imbarcato.

Nuova Orleans.

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	Anglo Italiana	La Patria
Da Nuova Orleans a Genova, Napoli, Messina, Palermo	190. „	190. „	190. „
Da Palermo a Nuova Orleans (Prepagato) .	180. „	180. „	180. „

Nuova York (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
Da Nuova York a Genova e Napoli:							
Vapori rapidi . . .	145. „	145. „	„	„	„	170 „	170. „
Id. commerciali.	130. „	130. „	115. „	115. „	115. „	„	115. „
Da Nuova York a Palermo e Messina:							
Vapori rapidi . . .	155. „	155. „	„	„	„	180. „	180. „
Id. commerciali.	140. „	140. „	125. „	125. „	125. „	„	125. „
Da Genova a Nuova York (prepagato):							
Vapori rapidi . . .	162.50	162.50	„	„	„	177.50	177.50
Id. commerciali.	157.50	157.50	142.50	142.50	142.50	„	142.50
Da Napoli a Nuova York (prepagato):							
Vapori rapidi . . .	152.50	152.50	„	„	„	167.50	167.50
Id. commerciali.	145. „	145. „	130. „	130. „	130. „	„	130. „

(1) Tabella già pubblicata allorchè si approvarono i noli pel 2° quadrimestre.

N. B. — Il R. Console generale in Nuova York avverte che pel ragguaglio colla lira italiana in oro calcolò il dollaro a fr. 5.

Segue **Nuova York.**

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana	Compagnie générale transatlantique
Da Palermo o Messina a Nuova York (prepagato):								
Vapori rapidi . . .	162. 50	162. 50	»	»	»	177. 50	177. 50	»
Id. commerciali	155. »	155. »	140. »	140. »	140. »	»	140. »	»
Da Nuova York:								
all'Havre	»	»	»	»	»	»	»	155. »
a Torino	»	»	»	»	»	»	»	183. 25
a Milano	»	»	»	»	»	»	»	183. 75
a Genova	»	»	»	»	»	»	»	175. »
a Livorno	»	»	»	»	»	»	»	183. 75
A Nuova York (prepagato):								
dall'Havre	»	»	»	»	»	»	»	152. 50
da Torino	»	»	»	»	»	»	»	183. 75
da Milano	»	»	»	»	»	»	»	191. »
da Genova	»	»	»	»	»	»	»	192. 75
da Livorno	»	»	»	»	»	»	»	202. »

Boston (1).

VIAGGI	Dominion Line	VIAGGI	Dominion Line
Da Genova a Boston (prepagato):		**Da Napoli a Boston (prepagato):**	
Vapori celeri	177. 50	Vapori celeri	167. 50
Id. ordinari	162. 50	Id. ordinari	152. 50
Da Boston a Genova:		**Da Boston a Napoli:**	
Vapori celeri	170. »	Vapori celeri	170. »
Id. ordinari	150. »	Id. ordinari	150. »

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

Cadice.

VIAGGI	Piroscafi	Compagnia Transatlantica di Barcellona
Da Cadice a Montevideo o Buenos Aires. .	Senza distinzione	(*a*) 148. »

(*a*) Più 5 *pesetas* per tassa d'imbarco di ciascun emigrante.

Barcellona.

VIAGGI	Piroscafi	Navig. Gen. Ital. La Veloce Trans. di Barcell. Huguet	Ligure Brasiliana	Transatlantica di Barcellona	Falch e C.	Transatlantica francese	Pinillos Izquierdo e C.	Royal Mail Pacific S. N. C. Messag. Marit.	Hamb. Sud-Amer. Chargeurs réunis	Booth Line	Andresen
Da Barcellona:											
a Buenos Aires. . .	Senza distinzione	150. »	»	»	»	»	»	160. »	»	»	»
a Montevideo								160. »	»	»	»
a Santos								»	»	»	»
a Rio de Janeiro . .								128. »	116. »	»	»
a Belem (Parà) . . .	Id.	»	125. »	»	»	»	»	»	»	100. »	»
a Manaos (Amazzoni)	Id.	»	170. »	»	»	»	»	»	»	150. »	»
a La Guayra	Id.	»	»	200. »	»	175. »	»	»	»	»	»
a Puerto Cabello . .											
a Sabanilla											
a Colon											
a Vera Cruz	Id.	»	»	200. »	»	»	250. »	»	»	»	»
ad Avana	Id.	»	»	175. »	»	»	175. »	»	»	»	»
a Nuova York	Id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	210. »
a Nuova Orleans . .	Id.	»	»	»	162. »	»	175. »	»	»	»	»

Nota. — Oltre il nolo, il passeggiero di 3ª classe deve pagare 5 *pesetas* per tassa governativa. Il passeggiero di 3ª classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 7. 50, rappresentanti la tassa di sbarco a destinazione.

Marsiglia.

VIAGGI	Transports maritimes	Compagnie générale transatlantique
Da Marsiglia per il Brasile e il Plata.	170. »	»
Id. per la Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon	»	175. »

Bordeaux (1).

VIAGGI	Chargeurs réunis	Messageries maritimes	Compagnie Générale transatlantique	VIAGGI	Chargeurs réunis	Messageries maritimes	Compagnie générale transatlantique
Da Bordeaux:				Da Bordeaux:			
a Pernambuco. .	150.	250	»	a Montevideo . .	150.	250.	»
a Bahia.	150.	250.	»	a Buenos Aires .	150.	»	»
a Rio de Janeiro	150.	250	»	a La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon, Vera Cruz, Avana	»	»	400. »
a Santos	150	»	»				

(1) L'altezza dei prezzi dei noli praticati da alcune Compagnie nel porto di Bordeaux è dovuta a varie cause speciali, fra cui la scarsezza del movimento dei passeggieri di 3ª classe in quel porto.

St. Nazaire.

VIAGGI	Piroscafi	Compagnie Generale Transatlantique
Da St. Nazaire:		
a La Guayra		
a Puerto Cabello		
a Sabanilla.	Senza distinzione	400. »
a Colon		
a Vera Cruz		
all'Avana	Id.	405. »

Cherbourg.

VIAGGI	Piroscafi	American Line — Norddeutscher Lloyd — Amburghese Americana — Red Star Line — Amburghese Sud-Americ.	Royal Mail
Da Cherbourg:			
a Nuova York	Senza distinz.	162. 50	»
a Pernambuco	Id.	»	201. 60
a Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires	Id.	»	226. 80

Havre.

VIAGGI	Piroscafi	Compagnie générale transatlant.	Chargeurs réunis
Dall'Havre:			
a Nuova York	Senza dist.	162. 50	»
a Montevideo			
a Buenos Aires			
a Santos	Id.	»	150. »
a Rio de Janeiro			
a Bahia			
a Pernambuco			

Boulogne s/m.

VIAGGI	Piroscafi	Holland American — Amburghese Americana
Da Boulogne s/m a Nuova York	Senza distinzione	152. 50 (*a*)

(*a*) Per accordi anche colla Compagnie générale transatlantique.

Liverpool.

VIAGGI	American Line	White Star Line	Cunard Line	Beaver Line	Dominion Line	Allan Line
Da Liverpool a Nuova York e Boston:						
Vapori rapidi	»	150. »	150. »	»	»	»
Id. ordinari	137. 50	143. 75	143. 75	»	»	»
Da Liverpool a Boston:						
Vapori rapidi	»	150. »	150. »	»	143. 75	(*a*)
Id. ordinari	137. 50	143. 75	143. 75	»	137. 50	
Da Liverpool a St. John o Quebec (Canadà)	»	»	»	137. 50	»	»
Da Liverpool a Montreal:						
Vapori rapidi	»	»	»	147. 92	»	147. 92
Id. ordinari	»	»	»	»	137. 50	»
Da Liverpool ad Halifax o St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	137. 50
Da Liverpool a Quebec:						
Vapori rapidi	»	»	»	»	143. 75	137. 50
Id. ordinari	»	»	»	»	137. 50	»

(*a*) I passeggieri possono da Boston andare sino a Filadelfia e Baltimora senz'altra spesa.

Anversa.

VIAGGI	Piroscafi	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana / Amburghese Sud-Americana	Amburghese Americana	Red Star Line	Dominion Line / Cunard Line	Allan Line	Dominion Line · Allan Line
Da Anversa:								
a Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos	Senza distinzione	187.50	„	„	„	„	„	„
a Montevideo e Buenos Aires .	Id.	200. „	„	„	„	„	„	„
all'Avana	Id.	175. „	„	„	„	„	„	„
a Vera Cruz. . .	Id.	206.25	„	„	„	„	„	„
a Belem	Id.	„	187.50	„	„	„	„	„
a Manaos	Id.	„	187.50	„	„	„	„	„
a La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon, Vera Cruz.	Id.	„	„	262.50	„	„	„	„
a Nuova York e Filadelfia . . .	Id.	„	„	„	162.50	„	„	„
a Boston	Id.	„	„	„	„	162.50	„	„
ad Halifax . . .	Id.	„	„	„	„	„	162.50	„
a Quebec	Id.	„	„	„	„	„	„	162.50
a Montreal . . .	Id.	„	„	„	„	„	„	173.10

Amburgo e Brema.

VIAGGI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	Amburghese Süd Americana
Da Amburgo a Nuova York:			
Vapori rapidi	»	212. 50	»
Id. ordinari	»	200. »	»
Da Brema a Nuova York:			
Vapori rapidi	212. 50	»	»
Id. ordinari	200 »	»	»
Da Amburgo a Nuova Orleans (via Nuova York):			
Vapori rapidi	»	344 50	»
Id ordinari	»	332. »	»
Da Amburgo a Boston (via Nuova York):			
Vapori rapidi	»	227. 50	»
Id. ordinari	»	215. »	»
Da Amburgo o da Brema al Plata	200 »	200. »	200. »
Da Amburgo o da Brema al Brasile (esclusa Manaos).	187.50	187.50	187.50
Da Amburgo a Manaos	»	200. »	200. »
Id. ai porti del mare Caraibico, all'Avana e a Vera Cruz .	»	262. 50	262. 50
Da Brema all'Avana	175 »	»	»
Da Amburgo ad Halifax.	»	150. »	»
Id. a Quebec (via Nuova York):			
Vapori rapidi	»	258. 50	»
Id. ordinari	»	246. »	»

Allegato B.

Prospetto comparativo dei noli per emigranti nei tre quadrimestri dell'anno 1902.

Piroscafi	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
Linee degli Stati Uniti. (Da Genova o da Napoli a Nuova York).					
Navigazione Generale Italiana.					
Umbria	—	—	195	178	185
Sicilia	185	185	195	178	185
Sardegna	185	185	195	178	185
Liguria	185	185	195	178	185
Lombardia	185	185	195	178	185
Archimede	175	175	185	168	175
Marco Minghetti	—	—	185	168	175
Washington	—	—	185	173	175
La Veloce.					
Nord-America	185	185	195	173	185
Città di Milano	175	175	185	158	175
Città di Genova	175	175	185	158	175
Città di Torino	175	175	185	158	175
La Patria.					
Roma	—	—	185	178	180
Gallia	165	165	165	153	160
Patria	165	165	165	153	160
Massilia	165	165	165	153	160
Neustria	165	165	165	148	160
Anglo-Italiana.					
Calabria	165	165	165	168	160
Perugia	165	165	165	153	160
Algeria	165	165	165	148	150
Hesperia	165	165	165	148	150
Bolivia	165	165	165	148	150
Victoria	165	165	165	143	150
California	165	165	165	143	150
Karamania	165	165	165	143	150

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
Segue **Linee degli Stati Uniti.** (Da Genova o da Napoli a Nuova York).					
Hamburg-Amerika Linie.					
Fürst Bismarck	190	—	210	178	185
Palatia	—	—	200	178	180
Phoenicia	—	—	200	173	180
Sicilia	165	—	165	153	160
Scotia	165	165	165	148	160
Georgia	165	—	165	143	155
Giuseppe Fornari.					
Trojan Prince	165	165	175	158	160
Spartan Prince	165	165	175	153	160
Tartar Prince	165	165	175	153	160
Balilla	—	—	165	143	155
Ottavio Zino.					
Equità	—	—	—	153	160
Attività	—	165	—	—	160
Italo Oberti.					
Governor	—	—	165	143	155
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	185	185	185	178	185
Trave	185	185	185	178	185
Aller	185	185	185	178	185
Hohenzollern	185	185	185	178	185
Transatlantica di Barcellona.					
Buenos Aires	175	175	—	—	175
Leon XIII	175	175	—	168	175
Manuel Calvo	—	—	—	—	175

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902

Segue Linee degli Stati Uniti.
(Da Genova o da Nápoli a Nuova York).

PIROSCAFI	1° quadr.	2° quadr.	Proposti	Commissariato	Ministro
Dominion Line. (Dà Napoli a Boston).					
Commonwealth	190	190	190	178	190
New England	190	190	190	178	190
Vancouver	—	180	180	173	180
Cambroman	—	180	180	168	180
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a New Orleans).					
Manilla	195	195	200	188	195
La Patria. (Da Napoli a New Orleans).					
Neustria	—	—	—	—	185

Linee del Brasile.
(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

PIROSCAFI	1° quadr.	2° quadr.	Proposti	Commissariato	Ministro
Navigazione Generale Italiana.					
Washington	160	160	180	168	160
Sempione	160	160	180	163	160
La Veloce.					
Città di Milano	160	160	180	148	160
Las Pálmas	160	160	180	148	160
Piemonte	160	160	180	148	160
Etruria	160	160	180	148	160
Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	160	160	160	148	160
Rio Amazonas	160	160	160	148	160
Minas	160	160	160	148	160
Colombo (Genova-Belem)	160	160	160	153	160
Colombo (Genova-Manaos)	185	185	185	178	185

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
Hamburg-Amerika Linie.					
Fürst Bismarck	190	—	210	178	185
Palatia	—	—	200	178	180
Phoenicia	—	—	200	173	180
Sicilia	165	—	165	153	160
Scotia	165	165	165	148	160
Georgia	165	—	165	143	155
Giuseppe Fornari.					
Trojan Prince	165	165	175	158	160
Spartan Prince	165	165	175	153	160
Tartar Prince	165	165	175	153	160
Balilla	—	—	165	143	155
Ottavio Zino.					
Equità	—	—	—	153	160
Attività	—	165	—	—	160
Italo Oberti.					
Governor	—	—	165	143	155
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	185	185	185	178	185
Trave	185	185	185	178	185
Aller	185	185	185	178	185
Hohenzollern	185	185	185	178	185
Transatlantica di Barcellona.					
Buenos Aires	175	175	—	—	175
Leon XIII	175	175	—	168	175
Manuel Calvo	—	—	—	—	175

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
Segue **Linee degli Stati Uniti.**					
(Da Genova o da Napoli a Nuova York).					
Dominion Line. (Da Napoli a Boston).					
Commonwealth	190	190	190	178	190
New England	190	190	190	178	190
Vancouver	—	180	180	173	180
Cambroman	—	180	180	168	180
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a New Orleans).					
Manilla	195	195	200	188	195
La Patria. (Da Napoli a New Orleans).					
Neustria	—	—	—	—	185
Linee del Brasile.					
(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).					
Navigazione Generale Italiana.					
Washington	160	160	180	168	160
Sempione	160	160	180	163	160
La Veloce.					
Città di Milano	160	160	180	148	160
Las Pàlmas	160	160	180	148	160
Piemonte	160	160	180	148	160
Etruria	160	160	180	148	160
Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	160	160	160	148	160
Rio Amazonas	160	160	160	148	160
Minas	160	160	160	148	160
Colombo (Genova-Belem)	160	160	160	153	160
Colombo (Genova-Manaos)	185	185	185	178	185

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1909
Segue **Linee del Brasile.**					
(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).					
Ottavio Zino.					
Equità	160	160	—	148	160
Attività	160	160	—	148	160
Transports maritimes à vapeur.					
Les Andes	160	160	200	148	160
Orléanais	160	160	200	143	160
Nivernais	160	160	200	143	160
Linea del Plata.					
(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).					
Navigazione Generale Italiana.					
Regina Margherita	—	185	230	178	185
Orione	185	185	210	178	185
Sirio	185	185	210	178	185
Perseo	185	185	210	178	185
Washington	—	—	200	168	170
Sempione	170	170	200	163	170
La Veloce.					
Savoia	185	185	230	178	185
Duca di Galliera	185	185	210	178	185
Centro America	185	185	210	178	185
Venezuela	185	185	210	178	185
Duchessa di Genova	185	185	210	178	185
Città di Milano	170	170	200	158	170
Città di Genova	170	170	200	158	170

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Italia.		(1)			
Ravenna	170	170	210	165	170
Toscana	170	170	210	165	175
La Plata	170	170	210	165	175
Antonina	170	170	210	165	175
Ercole Saviotti.					
Regina Elena	165	165	200	163	165
Calabro	165	165	180	153	165
America	—	—	180	143	165
Transports maritimes à vapeur.					
Espagne	170	170	200	173	170
Italie	170	170	200	173	170
Provence	170	170	200	163	170
Les Alpes	170	170	200	163	170
Les Andes	170	170	200	153	170
Compagnia transatlantica di Barcellona.					
Leon XIII	170	170	—	163	175

Linea del Centro America.

(Da Genova per S. Lucia, Trinidad, Curaçao, La Guayra, Colon).

La Veloce.					
Centro America	—	—	200	190	180
Piemonte	180	180	200	180	180
Las Palmas	180	180	200	180	180
Etruria	180	180	200	180	180

(1) Il nolo dei piroscafi della Società Italia fu fissato per decreto del Ministro degli affari esteri.

Allegato C.

PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DI MARINA

circa i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre del 1902.

Consiglio Superiore di Marina.

Adunanza del 9 agosto 1902.

Presenti: Vice-ammiraglio Gualterio, vice-presidente — Ispettore generale del genio navale Martinez, membro ordinario — Contr'ammiraglio Di Brocchetti, membro ordinario — Direttore generale Guerci, membro ordinario — Ispettore macchinista Sanguineti, membro ordinario — Direttore generale della marina mercantile, ispettore delle capitanerie di porto Fiorito, membro straordinario.

Proposta dei noli da praticarsi per il trasporto degli emigranti durante il 3° quadrimestre dell'anno in corso.

(Nota ministeriale n. 1770/1 del 4 agosto 1902 della Direzione generale della marina mercantile — Ufficio di affari generali).

Con la nota sopra citata il Ministero comunica una relazione del Commissariato dell'emigrazione, con la quale si chiede il parere, a' termini dell'articolo 14 della legge sulla emigrazione, n. 23, in data 31 gennaio 1901, sulle proposte di fissazione dei noli per gli emigranti per il terzo quadrimestre 1902 fatte dai Vettori e sulle relative controproposte fatte da esso Commissariato.

In principio di seduta il presidente fa rilevare, come osservazione preliminare, che lo spirito informatore della legge non è quello di compilare tariffe di passaggio, per la formazione delle quali occorrerebbero un complesso di dati, che solo le Compagnie esercitanti il traffico possono avere, ed uno studio, che il Consiglio non è, per sua natura, chiamato a fare; ma solo di esercitare un controllo a tutela dell'emi-

grazione, in modo da evitare quei traffici illeciti, che la legge vuole impedire, senza per ciò ledere i diritti del libero commercio e di una onesta concorrenza.

In conseguenza di ciò egli fa notare che una soverchia analisi delle condizioni che possono influire sulla determinazione dei noli, oltre il difetto di non poter essere completa, sarebbe, a suo modo di vedere, un' ingerenza che potrebbe recare danno al commercio, senza recare vantaggio all'emigrante, e che un soverchio dettaglio nelle tariffe toglierebbe quell'elasticità necessaria a favorire la libera concorrenza e vincolerebbe, con soverchia tutela, la libertà dell'emigrante.

Quindi il presidente dà la parola al relatore, che legge la sua relazione, la quale, in massima, e nelle sue conclusioni, è approvata dal Consiglio.

Dopo ciò si passa all'esame delle proposte dei Vettori, le quali tendono a mantenere, per talune linee e per taluni piroscafi, i noli attuali e ad aumentarli per altri, e allo esame delle controproposte del Commissariato, tendenti invece a mantenere o a diminuire i noli ora esistenti.

Su tali proposte e controproposte si apre la discussione.

Il presidente ordina pure che si dia lettura della nota n. 3261/20 in data 1° marzo 1902 della Direzione generale della marina mercantile al Commissariato della emigrazione, circa i noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1902, e le idee in detta lettera svolte ottengono piena adesione da parte del Consiglio.

Dalla discussione delle proposte dei Vettori e del Commissariato emerge che, da parte dei Vettori, non si adducono fatti o ragioni tali da indurre il Consiglio a ritenere che i noli fissati per il secondo quadrimestre siano da aumentare.

Si osserva del pari che, dopo l'esperienza fatta nel primo e nel secondo quadrimestre, non sembra che sieno risultate neanche ragioni sufficienti per consigliare la diminuzione dei noli per il quadrimestre successivo.

Infatti, per quanto riguarda il prezzo del carbone in Italia, che il Commissariato ritiene diminuito per effetto della diminuzione dei noli,

il Consiglio, presa conoscenza delle lettere delle Capitanerie di porto di Genova, Napoli e Palermo, n. 1638, 9994, in data del 1° e 2 del corrente mese di agosto, non riconosce in queste leggiere oscillazioni commerciali ragioni sufficienti per alterare delle tariffe appoggiate su un complesso di elementi, che variano sovente in senso diverso.

Per quanto poi concerne la eccessiva misura delle provvigioni pagate dai Vettori ai loro agenti, il Consiglio non crede neanche che se ne debba tener conto per diminuire i noli, perchè il variare della provvigione può dipendere dalle maggiori o minori difficoltà e spese che l'agente incontra per procurare emigranti al Vettore e in ciò non si può quindi stabilire *a priori* fin dove la provvigione stessa, la misura della quale dipende altresì dal fatto della concorrenza, sia giusta retribuzione e da qual punto invece essa costituisca un illecito guadagno.

Nè sembra al Consiglio che possa ravvisarsi una ragione sufficiente per variare i noli nel fatto della maggiore o minore quantità dei piroscafi adibiti al commercio marittimo in genere e sottratti a quello della emigrazione, poichè nessuna relazione esiste tra i piroscafi addetti esclusivamente al trasporto delle merci e quelli addetti anche al trasporto dei passeggeri e poichè non può prevedersi se, durante il quadrimestre, altri piroscafi, esteri o nazionali, siano per dedicarsi al trasporto degli emigranti.

Oltre alle ragioni esposte, le quali inducono il Consiglio a dare parere contrario a qualunque variazione delle attuali tariffe, il Consiglio stesso ritiene che, come criterio di massima, converrebbe mantenere una certa stabilità nella fissazione dei noli e un certo affidamento di non assoggettare questi a continue variazioni, anche perchè chi rischia i propri capitali nella industria dei trasporti degli emigranti deve avere la sicurezza relativa del loro buon impiego, essendo giusto che il Vettore trovi, nei periodi nei quali i noli sono più rimuneratori, un compenso alle eventuali perdite che egli deve subire quando vi è scarsità di emigranti, o quando i noli lasciano minor margine di profitto.

Il Consiglio osserva inoltre che non conviene frazionare eccessiva-

mente con divisioni e categorie i noli pei vari piroscafi, ma che sarebbe meglio stabilire un massimo ed un minimo di noli per ciascuna linea di navigazione, lasciando libero sfogo alla concorrenza, la quale sarebbe sufficiente calmiere contro le eccessive pretese dei Vettori, poichè è indubitato che finirebbe con l'affluire maggior numero di emigranti là dove meno gravoso è il nolo e migliori sono le condizioni ed il trattamento ad essi fatto.

Esaurita quindi la discussione su tale argomento,

Il Consiglio:

Approvata in massima la relazione presentata dal relatore;

Esprime il parere che non vi siano ragioni sufficienti per alterare in modo alcuno, per il 3° quadrimestre dell'anno 1902, i noli stabiliti per il quadrimestre in corso;

E fa voto che in tale materia si proceda con una certa stabilità e che, data la brevità del periodo di un quadrimestre e la impossibilità di confrontare fra loro i quadrimestri successivi, le variazioni ai noli degli emigranti si effettuino, per quanto è possibile, di anno in anno piuttosto che di quadrimestre in quadrimestre;

Fa voto inoltre che, anzichè assegnare a diverse categorie i piroscafi, per quanto riguarda i noli per l'emigrazione, si stabilisca per l'avvenire un massimo e un minimo per ciascuna linea di navigazione.

Sanguineti, Fiorito, Guerci, Di Brocchetti,
Martinez, Gualterio.

Roma, 10 agosto 1902.

Il Contr'Ammiraglio membro segretario
Di Brocchetti.

SULLA ASSOCIAZIONE DETTA DI *SAN RAFFAELE*

per la protezione degli immigranti italiani negli Stati Uniti.

(**Notizie fornite dal Presidente, marchese VOLPE LANDI, al Commissario generale dell'emigrazione**)

Piacenza, 8 dicembre 1902.

Il Vescovo di Piacenza, Monsignor Scalabrini, ha fondato l'Istituto dei missionari intitolato a Cristoforo Colombo e la Società di San Raffaele, dedicati all'assistenza a favore dell'emigrazione italiana in America.

La Casa madre dell'Istituto Cristoforo Colombo di Piacenza, aperta nel 1889, è mantenuta dal suo fondatore con oblazioni private. Sono accolti in essa attualmente 52 fra sacerdoti e chierici, che si destinano alle Missioni, coi rispettivi professori di discipline ecclesiastiche e di lingue straniere.

Da quella Casa partono i missionari per le diverse destinazioni, negli Stati Uniti del Nord America e nel Brasile, e nell'Argentina, ove siano colonie di Italiani.

L'Associazione di San Raffaele ha costituiti 19 Comitati in Italia nei vari centri migratori. Taluni di essi cessarono di agire; ma si dà opera a ricostituirli sopra nuove basi per cura del Comitato centrale.

In unione all'Associazione nazionale pei missionari, esso ha fondato nel 1894 anche la Missione del porto di Genova, alla quale era fin qui preposto don Pietro Maldotti, che ha dimorato lungamente nel Brasile per il suo ministerio. Lo stesso Don Maldotti scrisse e pubblicò due relazioni dei suoi viaggi nel Brasile, la prima delle quali, nel

1896, era diretta al Ministro degli esteri, marchese Emilio Visconti-Venosta.

L'Associazione ha promossa la costituzione della Missione del porto a New-York per l'assistenza, ad Ellis Island, degli Italiani che sbarcano agli Stati Uniti, dell'Asilo ricovero e del Comitato di San Raffaele in quella città.

Nè la Missione nè il Comitato poterono in passato esercitare l'opera loro in modo abbastanza vigoroso, per insufficienza di mezzi pecuniari. Dal giugno 1901, hanno svolta qualche maggiore attività, mercè un sussidio concesso dal R. Commissariato per l'emigrazione.

Nel Nord-America sonvi missioni, chiese, asili d'infanzia, scuole, ospedali, ospizi, a cui sono preposti sacerdoti, missionari e suore della Congregazione del Sacro Cuore, pur essè alla dipendenza di monsignor Scalabrini, negli Stati di Nuova York, Connecticut, Massachusetts, Rhode Island, Michigan, Missouri, Ohio, Kansas, Luisiana, Virginia e Arkansas (a Tontitown).

Vi sono inoltre parrocchie di Italiani a Chicago, a Baltimorà, a Filadelfia, a Digburg, le quali non sono dirette da missionari dell'Istituto Cristoforo Colombo, ma sono ad essi affigliate.

Le chiese, le residenze dei missionari, le scuole, gli asili, gli ospizi, furono acquistati costituendo debiti ipotecari sugli edifizi stessi, da estinguersi, mediante ammortizzazione, coi liberi proventi del culto.

L'opera dei missionari e delle suore è naturalmente gratuita, e le colonie provvedono al loro mantenimento. Occorrerebbero sussidi in libri per le scuole e in denaro per le istituzioni di beneficenza.

Il Comitato di San Raffaele in Nuova York è composto di 16 persone, scelte fra i notabili della colonia italiana. Sono fra esse il generale Palma di Cesnola, direttore del Museo Nazionale in Nuova York, il comm. Piva, presidente dell'Istituto italiano di beneficenza, e l'avvocato Roversi. Il Comitato corrisponde con diversi Sottocomitati, costituiti accanto alle diverse Missioni e sparsi nei vari Stati dell'Unione.

Oltre ad assistere gli immigranti al loro arrivo ad Ellis Island, il Comitato spiega la sua azione anche col fissare le tariffe presso gli albergatori per quelli che sono forniti di denaro, ed alloggiando *gratis*

41

nell'apposito asilo-ricovero gl'immigranti privi di mezzi, sottraendo gli uni e gli altri alla speculazione disonesta e alle note spogliazioni.

Nell'America meridionale sonvi pure missionari di San Carlo, chiese, scuole. La casa centrale delle Missioni è a San Paolo nel Brasile, ove da non molti anni è sorto un grandioso ospizio (ad Ypiranga), che raccoglie gli orfani dei due sessi degli emigrati italiani. Di esso è direttore il padre Faustino Consoni.

Le altre Missioni hanno sede ad Encantado, Nuova Bassano, Cappueras, nella diocesi di Porto Alegre; a Santa Felicitade, nella diocesi di Curityba; a Nuova Mantova, a Santa Teresa, nello Stato di Espirito Santo; e a Nuova Helvetia, nell'Argentina.

I missionari residenti nelle suindicate località assistono con visite periodiche anche gli Italiani stabiliti nelle colonie limitrofe.

A compimento di queste note si aggiunge essere proposito della Società di San Raffaele di prendere accordi coi governi del Cile e dell'Argentina per ottenere la cessione a favore dei nostri emigranti, a mezzo dei missionari, di terreni coltivabili e redimibili mediante riscatto garantito da speciali forme cooperative di assicurazione, secondo un piano maturamente studiato.

A questo fine è partito il giorno 4 corrente da Genova il missionario don Maldotti suddetto, per esaminare le cose sopra luogo, farsi un concetto della condizione in cui si troverebbero colonie organizzate che ivi si formassero ed iniziare le opportune trattative, in modo che, nella prossima primavera, si possano indirizzare colà famiglie di contadini nostri, ai quali possa essere assicurato un sicuro e vantaggioso collocamento.

(*Seguono due Allegati* A *e* B).

ALLEGATO A.

Missioni di San Carlo dell'Istituto Cristoforo Colombo istituite negli Stati del Nord America.

Nuova York.

Nuova York. — Missione al Porto, con 2 missionari e un laico per l'assistenza in Ellis Island, e 6 suore della Congregazione del Sacro Cuore per l'asilo. Superiore rev. padre Giacomo Gambera. Due chiese e case parrocchiali, l'una, di San Gioacchino, in Rooswelt Street, superiore padre Oreste Alussi, e l'altra, di Santa Maria, in Bleecher Street, superiore padre Antonio Demo, con 9 missionari per l'assistenza religiosa di oltre 40 mila Italiani. Una scuola è in via di formazione, e sarà tenuta dalle suore di detta Congregazione.

Broocklyn. — Chiesa di Sant'Antonio, e casa con 3 missionari per il servizio di circa 15 mila Italiani. La scuola funziona da vari anni ed è tenuta da 10 suore. Superiore padre Carlo Lapomo.

Newark. — Chiesa di San Filippo, e casa con 3 missionari e circa 8 mila parrocchiani. L'asilo è diretto da 8 suore. Superiore padre Felice Morelli.

Jersey City. — Chiesa di San Michele e casa con 3 missionari. Popolazione assistita 18 mila. Superiore padre Vincenzo Scrolla.

Buffalo. — Chiesa di Sant'Antonio e casa parrocchiale con diversi oratori nei dintorni della città, con 3 missionari. Popolazione assistita circa 22 mila. La scuola parrocchiale è diretta da 7 suore. Superiore padre Bernardo Casazza.

Connecticut.

New-Haven. — Chiesa di San Michele; casa e scuola diretta da 3 missionari e 7 suore. Popolazione assistita 17 mila. Superiore padre Bartolomeo Marenghini. Derbi. Chiesa con un missionario. Popolazione 1800. Bricce-Port.

Massachusetts.

Boston — Chiesa del Sacro Cuore e casa con 5 missionari. I locali per la scuola e per l'orfanatrofio furono acquistati nell'ottobre 1901 al prezzo di dollari 32 mila; l'una e l'altro funzionano ora a meraviglia. Popolazione assistita circa 30 mila. Superiore padre Norberto Biasotti.

Winthrop. — Chiesa e casa con un missionario. Popolazione assistita 3 mila.

Rhode Island.

Providence. — Chiesa, casa e scuola con 4 missionari. Popolazione assistita 20 mila. Superiore padre Paolo Novati.

Santa Anna. — Chiesa e casa con 4 missionari. Popolazione circa 20 mila. Superiore padre Giulio Trielo.

Utica. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita circa 10 mila.

Michigan.

Detroit. — Chiesa e casa con un missionario. Popolazione assistita 6 mila. Superiore padre Francesco Beccherini.

Siracusa. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita circa 16 mila. Sarà aperta tra breve una scuola. Superiore padre Vittorio Lavilla.

Ohio.

Cleveland. — Due chiese con 3 missionari che assistono una popolazione complessiva di 14 mila Italiani.

Cincinnati. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita circa 6 mila. Due scuole dirette da 8 suore. Superiore don Giuseppe Quadranti.

Columbus. — Chiesa e casa con un missionario. Popolazione assistita 2 mila.

Kansas.

Kansas City. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita 8 mila. Tra breve si invieranno le suore per l'apertura di una scuola. Superiore padre Carlo Del Becchi.

Kansas City Kansas. — Parrocchia mista di Italiani e di Slavi, con un missionario. Popolazione assistita 3 mila.

Missouri.

San Luigi Missouri. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita 7 mila. È già pronto il locale per una scuola.

Luisiana.

Nuova Orleans. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita 25 mila. Scuola diretta da 7 suore. Superiore padre Luigi Piroli.

Virginia.

Residenza mobile. — Superiore padre Angelo Chiereglione.

Colorado. — Superiore padre Giuseppe Raffo.

Arkansas.

Tontitown. — Superiore padre Giuseppe Bandini.

ALLEGATO B.

Origine della Colonia italiana di Tontitown nell'Arkansas

(Note del rev. P. Pietro Bandini: ottobre 1902)

Cinque anni or sono da Nuova York fui mandato a visitare una colonia italiana di circa 200 famiglie, che si trovavano nella Contea di Chicot, all'angolo estremo di S. E. nell'Arkansas. Il terreno aveva le più grandi attrattive immaginabili; il suolo era assai fertile e produttivo: tutto all'intorno un meraviglioso panorama. All'est scorre il maestoso fiume del Mississippi, solcato da grossi battelli a vapore e da velieri carichi di merci e di viaggiatori. All'ovest quelle terre sono quasi interamente circondate dal graziosissimo lago Chicot, animato anch'esso da molte barche a remi e da qualche battello a vapore.

Quelle famiglie, venute direttamente dall'Italia, erano buone, oneste e animate dal desiderio di procurarsi col lavoro un equo sostentamento. Era opportuno che non fossero lasciate più a lungo senza l'assistenza religiosa, che trovassero direzione e conforto nel sacerdote connazionale, il quale ne elevasse lo spirito e ne educasse l'animo.

Così in pochi mesi il sacerdote italiano, vivendo in mezzo ad essi, potè col suo concorso ottenere la chiesa, la scuola, le suore in loro aiuto. Il tutto procedeva a meraviglia con generale soddisfazione, quando avvenne la morte pressochè improvvisa del signor Corbin, fondatore della colonia. Inoltre il soggiorno per qualche tempo in quei luoghi fece persuasi che esso era infestato dalla malaria, di guisa che la Colonia s'andava rapidamente decimando pei troppo numerosi decessi. Questi fatti spaventarono siffattamente i coloni, che molti di essi si diedero disordinatamente a fuggire, e, prestando fede ad intermediari interessati, rimasero poi derubati e traditi. Un buon numero di famiglie però si strinsero intorno a me, e mi scongiurarono a non volerle abbandonare ed anzi a scortarle in qualche luogo più sano, dove potessero procurarsi il bisognevole per la vita. Io ero stato già per ben tre volte gravemente ammalato e, a detta dei medici, mi era trovato in fin di vita. Il sobbarcarmi quindi a questa nuova impresa sembravami superiore alle mie forze; e la responsabilità di tante famiglie a cui provvedere troppo gravosa per me. Ma il pensiero che queste famiglie sarebbero di leggieri cadute in mano di gente venale valse in me più che qualunque altra considerazione, e mi stetti con la mia gente. E poichè il Comitato incaricato di visitare alcune terre dello Stato del Missouri aveva riportato di quelle un'impressione molto favorevole, ci portammo tutti assieme sulle alture degli Ozark.

Qui il luogo è molto sano, ricchissimo di sorgenti vive d'acqua eccellente. La frutta di ogni qualità v'alligna bene e forma la ricchezza del paese. Si fece quindi l'acquisto di circa 750 acri di terreno, da pagarsi a differenti rate e a lunghi intervalli. Ciò avveniva nei mesi di marzo e di aprile del 1898. Negli ultimi giorni di primavera, però, un gelo improvviso e straordinario distrusse tutta la frutta in fiore. Nel maggio seguente, il giorno 20, un ciclone sradicò frutti, abbattè case, stalle, ecc., e, quello che più importa, uccise sul colpo uno dei nostri più bravi giovani.

Il raccolto per quell'anno fu quasi nullo, sia perchè erano stati fatti troppo in ritardo i lavori dei campi, sia perchè la stagione non fu favorevole. Per di più i nostri vicini vedevano di mal occhio i nuovi arrivati. Fin da principio si opposero all'apertura delle scuole per la nostra gente, perchè essi non ne volevano. E quando s'accorsero che, ciò non ostante, noi avevamo aperta la scuola, di nottetempo vi appiccarono il fuoco. Il fuoco però fu spento e il danno fu quasi nullo.

Questi fatti scoraggiarono alcune famiglie, che, contrariamente a quanto era stato loro detto, s'immaginavano impresa assai facile lo stabilire una nuova colonia; e prevedendo male dell'impresa, ritornarono nei luoghi malsani prima abbandonati o in altro modo si dispersero. Però la maggior parte, che era la parte anche più sana, stette ferma, sfidando le prime prove e non cedendo alle prime contrarietà; e la loro pazienza e la loro fiducia furono coronate da lieto successo. Tempi migliori non si fecero aspettare. I raccolti dell'anno scorso, quelli ottenuti quest'anno fino a tutt'oggi, e quelli che si ripromettono per il resto della stagione, hanno fatto mutare aspetto alle cose. I vicini nostri hanno cambiato la loro avversione in ammirazione.

I nostri coloni intanto hanno già migliorate ed ingrandite le loro tenute. Hanno fabbricate buone case e stalle, e, quello che più importa, hanno, la maggior parte, pagato almeno due terzi del terreno comperato: altri lo hanno pagato interamente.

Nel centro della colonia hanno stabilito botteghe, officine, l'ufficio postale e il telefono. Quivi pure si trova la scuola, nella quale, insieme alle altre materie scolastiche, si insegnano l'inglese e l'italiano. Nella stessa sala della scuola abbiamo l'altare per la celebrazione dei diversi uffici, nell'aspettativa di poter quanto prima terminare la chiesa.

La colonia l'abbiamo intitolata *Tontitown*, disseppellendo così dalla storia un nome glorioso italiano, quello del Tonti, ufficiale piemontese, che fu luogotenente di La Salle nelle Americhe, fondò la prima colonia nell'Arkansas nel 1636 e fabbricò il forte militare Arkansas Post.

R. DECRETO N. 540

che modifica il Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione [1]

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il nostro decreto in data 10 luglio 1901, n. 375, con cui fu approvato il regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri, di concerto coi ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro, di grazia e giustizia, della guerra, della marina, dell'agricoltura, industria e commercio, e delle poste e dei telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli articoli 27, 39, 43, 48, 58, 59, 60, 61, 75, 170 e 171 del regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione sono sostituiti i seguenti:

Art. 27. I comitati mandamentali e comunali, dei quali tratta l'articolo 10 della legge, saranno istituiti o sciolti con decreto del Commissariato. Essi avranno la loro sede nel municipio o in altro luogo provveduto dal municipio.

Per gli effetti dell'articolo 10 della legge, il giudice conciliatore non è chiamato a far parte del comitato, se non quando manchi il pretore o chi ne fa le veci.

I prefetti delle provincie, nelle quali il movimento dell'emigrazione è di qualche importanza, indicheranno al Commissariato i mandamenti o i comuni in cui sia opportuno istituire un comitato, e propor-

---

(1) Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 3 gennaio 1903, n. 2.

ranno fra i medici e i ministri del culto le persone più idonee a parteciparvi. Ove la proposta sia approvata dal Commissariato, il consiglio comunale interessato procederà alla scelta del rappresentante di società operaie ed agricole locali, e il prefetto notificherà a tutti i comuni della provincia la costituzione del comitato, o dei comitati, e i nomi dei rispettivi componenti.

Per la nomina di detto rappresentante ciascuna società designerà, dietro invito del sindaco, uno dei propri componenti, ovvero uno ascritto ad altra società operaia o agricola del luogo. Il consiglio comunale sceglierà una delle persone così designate.

L'istituzione del comitato è obbligatoria nei comuni dove ha sede un rappresentante di vettore.

Non potrà essere istituito più di un comitato in un comune, anche se questo comprenda più mandamenti. In questo caso il presidente del tribunale designerà il pretore che deve presiedere il comitato.

Nei comuni capoluoghi di provincia o di circondario il sindaco potrà delegare un consigliere comunale che lo rappesenti nel comitato.

Art. 39. Quando il ministro degli affari esteri ritenga opportuno di facilitare l'opera di missionari a favore di istituti di beneficenza o di patronato per l'emigrazione in paesi transoceanici, potrà richiedere il vettore d'un biglietto gratuito d'andata e ritorno, in prima classe, compreso il vitto, a favore di detti missionari.

Uguale richiesta può fare, su proposta del Commissario generale, per l'invio in paesi transoceanici, o pel richiamo da essi, di membri del consiglio dell'emigrazione, o di funzionari o delegati speciali del Commissariato, o di delegati del tesoro, o di delegati del Banco di Napoli, a scopo di ispezioni o di informazioni nell'interesse dell'emigrazione o della tutela del risparmio e delle rimesse degli emigranti italiani, in relazione con la legge del 1° febbraio 1901, n. 24.

In ogni caso la richiesta sarà limitata per ciascun vettore a due biglietti d'andata e due di ritorno all'anno. Dei biglietti di cui il Commissariato non si sia valso nell'anno, esso potrà valersi entro il termine di tre anni successivi.

Art. 43. Alla domanda di cui all'articolo precedente si dovranno aggiungere:

a) un certificato della camera di commercio da cui risulti, se-

condo i casi, che gli armatori e noleggiatori nazionali, le persone le quali hanno la firma sociale in rappresentanza delle compagnie o dei consorzi di armatori nazionali, e così i mandatari di compagnie, armatori e noleggiatori forestieri, come le persone che hanno la firma sociale, se mandataria è una ditta italiana, sono inscritti fra i commercianti;

b) il certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del comune di domicilio dei predetti;

c) il certificato penale di data recente;

d) il certificato di cittadinanza italiana per gli armatori e noleggiatori nazionali e per i mandatari indicati nella lettera *a*) del presente articolo.

Gli atti indicati nel precedente e nel presente articolo, fatti all'estero, dovranno essere legalizzati da un regio agente diplomatico o consolare e dal regio ministero degli affari esteri; ed a quelli scritti in lingua straniera, eccettuata la francese, dovrà essere unita la traduzione in lingua italiana, certificata conforme da un regio rappresentante diplomatico o consolare all'estero, oppure da un interprete riconosciuto da un'autorità giudiziaria del regno.

Art. 48. Non possono ottenere patente di vettore di emigranti coloro che nelle operazioni di emigrazione agiscono già per conto altrui come amministratori o come rappresentanti con firma sociale di compagnie di navigazione o di consorzi di armatori nazionali, ovvero come rappresentanti locali, giusta l'articolo 16 della legge, o, infine, come mandatari di compagnie, di armatori o di noleggiatori stranieri.

Più compagnie, armatori o noleggiatori stranieri non possono nominare lo stesso mandatario.

Ferma restando, pei vettori forestieri, la disposizione dell'art. 13, terzo capoverso, della legge, circa la nomina d'un mandatario speciale, i vettori nazionali o forestieri potranno, previa comunicazione al Commissariato, nominare, in ciascuna delle città indicate nell'articolo 9 della legge, un procuratore di nazionalità italiana con facoltà di raccogliere gli emigranti indirizzati dai rappresentanti al porto di imbarco, di rappresentare essi vettori nelle operazioni di emigrazione presso le autorità locali, esclusa, pei vettori forestieri, la città ove abbia domicilio il rispettivo mandatario, ed esclusa pei vettori nazio-

3 .
L
M.1

nali la città ove essi abbiano la sede principale od una sede succursale.

Il procuratore è considerato come un rappresentante del vettore per gli effetti del penultimo capoverso dell'articolo 31 della legge, ed al vettore risale la responsabilità civile di ogni atto del suo procuratore in materia di emigrazione.

Non può la stessa persona accettare procura ai suddetti fini da più vettori.

Ai procuratori sono applicabili le disposizioni contenute nel seguente articolo 58, quanto ai documenti da presentarsi al Commissariato (oltre l'atto di procura), e nell'ultimo capoverso dell'articolo 59, quanto ai casi nei quali può essere negata o revocata la loro nomina.

Art. 58. Per notificare al Commissariato i propri rappresentanti il vettore di emigranti deve unire alla sua dichiarazione i seguenti documenti:

a) certificato di cittadinanza italiana debitamente legalizzato;

b) un certificato di data recente, rilasciato dal sindaco del comune di dimora abituale del rappresentante, da cui risulti la buona condotta di lui;

c) un'attestazione rilasciata dal sindaco predetto da cui risulti la professione del rappresentante e la di lui capacità a fare operazioni di emigrazione;

d) il certificato penale di data recente;

e) tante marche da bollo da lire 1.20 quanti sono i rappresentanti nominati dal vettore, pei quali si richiede l'assenso del Commissariato.

Art. 59. Il Commissariato, sentito il parere del prefetto competente, rilascerà al vettore un certificato, munito di marca da bollo da lire 1.20, del dato assenso per ogni rappresentante. Nel caso di negato assenso comunicherà al vettore copia del relativo decreto.

Il certificato dà facoltà al rappresentante di eseguire operazioni di emigrazione nella circoscrizione assegnatagli dal vettore.

Ogni rappresentante deve, per le operazioni di emigrazione, trattare unicamente e direttamente col vettore da cui dipende, o col mandatario, oppure col procuratore di cui al secondo capoverso del precedente articolo 48.

Le ragioni per negare o revocare l'assenso possono essere fondate tanto sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti colla emigrazione, quanto sulla di lui capacità e moralità, nonchè su circostanze e condizioni locali o di famiglia, le quali suggeriscano la convenienza di tale diniego o revoca nell'interesse degli emigranti.

Art. 60. È vietato di esercitare l'ufficio di rappresentante:

1° Ai minorenni, ai funzionari dello Stato, ai segretari comunali o a chi ne faccia le veci, ai medici condotti, ai maestri comunali, ai ministri del culto;

2° Agli impiegati e dipendenti di un rappresentante;

3° A chiunque faccia parte di un'agenzia di affari, nella quale siano interessate, sotto qualsiasi denominazione, persone escluse dall'ufficio di rappresentante per una delle ragioni indicate nell'ultimo capoverso dell'articolo 59.

Art. 61. Il vettore non può nominare un suo rappresentante nella città ove egli ha la sede principale dei propri affari o nelle città ove ha una sede succursale.

Egli non può nominare più di un rappresentante per ogni mandamento giudiziario o per ogni città che comprenda vari mandamenti; ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia.

Il numero dei rappresentanti che i vettori possono istituire in ogni provincia, o in una determinata provincia, potrà essere con regio decreto, sentito il Consiglio dell'emigrazione, limitato ad uno per circondario.

Allo stesso modo e con le stesse formalità potrà essere consentito che in determinate provincie ed anche in un determinato circondario il numero dei rappresentanti sia maggiore di uno per mandamento giudiziario e per vettore.

Il rappresentante dovrà avere la propria sede in un capoluogo di mandamento, o, secondo i casi, di circondario.

È vietato ad un rappresentante di operare nella circoscrizione assegnata ad un altro rappresentante dello stesso vettore, o sotto la dipendenza o come direttore di altri rappresentanti.

Il vettore non può aprire più di un ufficio per le operazioni di emigrazione nelle città ove egli ha la propria sede o una succursale. Nelle

città di Genova, Napoli e Palermo potrà aprire un secondo ufficio nelle vicinanze del porto.

Art. 75. Il biglietto d'imbarco può essere pagato dall'emigrante, in tutto od in parte, al rappresentante presso il quale ha contrattato l'imbarco.

Nel porto di partenza l'emigrante, oltre al versamento dell'eventuale complemento del nolo, non sarà tenuto al pagamento di alcun supplemento o diritto di qualsiasi specie.

L'emigrante può sempre rivolgersi, per ottenere il biglietto di imbarco su un determinato piroscafo, al comitato comunale o mandamentale, il quale lo porrà in relazione diretta col vettore.

L'emigrante non deve alcun compenso al comitato per l'opera prestatagli.

Il biglietto d'imbarco dà diritto all'emigrante d'essere messo a terra col proprio bagaglio, nel porto di destinazione, a spese del vettore, sul quale incombono altresì le tasse di sbarco che fossero imposte dalle leggi locali.

Art. 170. Il piroscafo nazionale che sia partito da un porto del regno con emigranti, e sotto l'osservanza delle norme contenute nel presente regolamento, al suo ritorno nel regno da un porto transoceanico è tenuto a sottostare a tutte le disposizioni stabilite dal regolamento stesso per quanto riguarda le buone condizioni della nave, l'assetto interno ed il trattamento dei passeggieri. Il medico militare continuerà anche nel viaggio di ritorno ad avere la direzione del servizio sanitario e ad esercitare, a riguardo dei passeggieri nazionali di 3ª classe, lo speciale ufficio di sorveglianza che gli è conferito dal precedente art. 157.

Il piroscafo straniero che sia partito dal regno nelle suindicate condizioni, quando imbarchi in un porto estero passeggeri diretti ad un porto del regno, potrà uniformarsi alle leggi ed ai regolamenti del luogo di partenza od a quelli della propria bandiera. Però il trattamento dei passeggeri italiani di 3ª classe non potrà essere inferiore, per quanto riguarda il vitto, le norme igieniche, e lo spazio assegnato nei dormitori, a quello prescritto per gli emigranti. Il servizio sanitario da parte del medico militare potrà limitarsi ai passeggieri nazionali, quando il vettore avesse imbarcato per suo conto un altro medico;

in caso contrario si estenderà a tutte le persone imbarcate. In entrambi i casi il medico militare continuerà, a riguardo dei passeggeri nazionali di 3ª classe, nello speciale ufficio di sorveglianza.

Prima che i piroscafi sì italiani, che stranieri, intraprendano il viaggio di ritorno, il medico militare curerà che siano operate le lavature e le disinfezioni necessarie, affinchè le cuccette vengano a trovarsi nelle condizioni imposte per le partenze dai porti del regno.

Il vettore, sì nazionale che straniero, il quale rilasci per mezzo dei propri agenti in paesi posti al di là dell'Oceano, biglietti di viaggio ad emigrati italiani che vogliano far ritorno in patria, dovrà precisare, in essi biglietti, il nome del piroscafo e il giorno della partenza. Se la partenza venga, poi, prorogata, il vettore sarà tenuto, qualunque sia la causa del ritardo, a provvedere alle spese di vitto e d'alloggio dell'emigrato giunto al porto d'imbarco, dal giorno della partenza indicato nel biglietto fino al giorno in cui la partenza avvenga, uniformandosi alle norme che saranno in proposito stabilite dal regio ufficiale consolare del luogo.

Nei biglietti di viaggio dovrà pure essere precisato se il passeggiero sarà trasportato al porto italiano di destinazione direttamente, oppure mediante trasbordo, in un porto intermedio straniero o italiano, sopra un altro piroscafo; nel qual caso quest'ultimo dovrà avere tutti i requisiti previsti dal precedente articolo 63; oppure mediante ferrovia dal porto intermedio straniero o italiano a destinazione.

Quando in luogo del medico militare si trovasse a bordo un commissario, giusta l'articolo 32 del presente regolamento, il commissario stesso continuerà nel suo ufficio di sorveglianza anche durante il viaggio di ritorno.

In esecuzione di quanto dispone l'articolo 32, capoverso 17°, della legge, potranno, con decreto reale, su proposta del ministro degli affari esteri, di concerto col ministro della marina, sentito il parere del Consiglio di Stato, essere stabilite altre norme e condizioni, cui dovranno sottostare armatori, noleggiatori e capitani di piroscafi, sì nazionali che stranieri, i quali, provvisti oppur no di patente di vettore, trasportino passeggieri italiani di terza classe, o di classe equiparata alla terza, da porti transoceanici ad un qualsiasi porto del

regno; e verranno, in tal caso, stabilite le norme per la constatazione delle relative contravvenzioni. Tali disposizioni saranno considerate come facenti parte del presente regolamento, anche per gli effetti dell'articolo 31, paragrafo 7°, della legge.

Art. 171. L'emigrato italiano, che rimpatria su piroscafo nazionale o straniero appartenente ad un vettore, potrà presentare reclamo al medico militare, o al commissario viaggiante, o all'ispettore dell'emigrazione, per danni che abbia subiti all'estero o in corso di viaggio per colpa del vettore o dei suoi agenti.

La commissione arbitrale del porto d'arrivo nel regno è competente a giudicare colle norme stabilite dalla legge e dal presente regolamento.

Art. 2.

Entro un anno dalla pubblicazione del presente decreto i vettori dovranno ridurre il numero dei rispettivi loro rappresentanti a quello stabilito dal predetto articolo 61 del regolamento. Decorso inutilmente questo termine, il Commissariato dell'emigrazione provvederà d'ufficio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

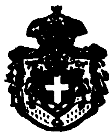
Dato a Roma, addì 11 dicembre 1902.

VITTORIO EMANUELE.

G. Zanardelli — G. Prinetti — G. Giolitti — P. Carcano — E. di Broglio — F. Cocco-Ortu — G. Ottolenghi — E. Morin — G. Baccelli — T. Galimberti.

INDICE

Finito di stampare il 5 gennaio 1903.



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 2.**

SOMMARIO.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1903

LA TUNISIA E L'EMIGRAZIONE ITALIANA.

(Rapporto del R. Console a Tunisi, Cav. T. CARLETTI).

I.

**Forma di governo - Estensione - Popolazione - Monete
Pesi e misure.**

La forma di governo della Tunisia è, dal 1881 in poi, quella di una monarchia assoluta di tipo orientale, sotto il protettorato della Francia. Le relazioni tra la nazione protettrice e il paese protetto sono rette dal trattato del Bardo, del 12 maggio 1881, e dalla convenzione dell'8 giugno 1883, che completa il primo, dando una maggiore e più diretta ingerenza sulle cose tunisine al governo protettore. Per non dilungarmi in particolari sovra un punto che non è essenziale per l'indagine che stiamo facendo, mi limiterò a dire che tutto ciò che rimane dell'antica amministrazione beilicale si trova raggruppato in quel nucleo di servizi che s'intitola *Amministrazione generale del Governo tunisino*, a capo della quale sono due ministri indigeni, cioè il primo ministro e il ministro della penna. Il loro ufficio principale è quello di vegliare sull'amministrazione della giustizia pei soli indigeni, sulla gestione degli *habùs* (beni di manomorta o fondazioni pie) e sulle cose del culto musulmano. Due funzionari francesi, il segretario generale del Governo tunisino e il direttore dei servizi giudiziari indigeni, invigilano questo ramo d'amministrazione. Funzionari pure francesi sono a capo degli altri rami di amministrazione, che costituiscono, sotto il nome di direzioni, dei piccoli ministeri; c'è quindi la direzione delle finanze, quella dei lavori pubblici, quella dell'agicoltura e del commercio, quella dell'istruzione pubblica e quella delle poste e dei telegrafi. Ministro della guerra è il generale francese comandante il corpo d'occupazione in Tunisia. Ministro degli affari esteri è il residente generale di Francia, il quale rappresenta (trattato del Bardo, art. 5) la Repubblica francese presso S. A. il Bey; accentra nelle sue mani i poteri della Repubblica nella Reggenza (decreto presidenziale del 23 giugno 1885), ed ha, quindi, sotto i suoi ordini, le milizie di terra e di mare e tutti i servizi amministrativi; approva, a nome del Governo fran-

cese, promulga e mette in esecuzione le leggi e i decreti emanati da S. A. il Bey (decreto presidenziale 10 novembre 1884).

Quanto alla giustizia, essa è amministrata per gli indigeni, oltre che dal Bey, dallo *Sciara* (tribunale religioso) e dall'*Uzara* (tribunale laico). I tribunali francesi, succeduti ai tribunali consolari nel 1884, amministrano la giustizia per tutti gli Europei indistintamente, e solo in casi determinati anche per gli indigeni.

Nelle province e presso le tribù, rappresentano il Governo beilicale i Caid, i Kalifa, gli Sciukh; ma accanto ad essi, a dirigerli e invigilarli, sono dei funzionari francesi, col titolo di controllori civili e vice-consoli di Francia, creati con decreto presidenziale del 4 ottobre 1884. Questo è lo schema del protettorato francese in Tunisia, ridotto alla sua più semplice espressione.

***

La Tunisia è compresa fra 32° 20′ e 37° 20′ di latitudine nord, e 5° 10′ e 9° 12′ di longitudine est, dal meridiano di Parigi. La sua superficie viene dal servizio topografico del Governo tunisino calcolata a kmq. 129,318. Quanto poi alla popolazione, le cifre variano: un censimento degli indigeni non si è mai fatto finora, e occorrerà del tempo prima che si possa fare. Alcuni fanno ascendere la popolazione tunisina ad 1,500,000 anime, altri perfino a 3,000,000. Credo che ci approssimiamo abbastanza al vero valutandola ad 1,700,000, di cui 1,500,000 musulmani, 40,000 israeliti e da 125 a 130 mila Europei.

Dopo la riforma del 1892, l'unità monetaria tunisina è il franco. Per i pesi e le misure, in seguito al decreto 12 gennaio 1895, si è anche qui adottato il sistema metrico decimale.

II.

Popolazione italiana - Indagini sul movimento dello stato civile.

Passando a discorrere partitamente della popolazione italiana in Tunisia, non posso fare a meno di notare che è cosa assai ardua determinarla, quando non si dispone dei risultati d'un vero e proprio censimento. Per lo più ci si fonda sul registro dei nazionali, sul movimento dei passaporti, sul numero delle nascite e delle morti, per giungere, a forza di calcoli e d'induzioni, a indicare, col minore errore possibile, la popolazione italiana di una data colonia. Ma i registri dei nazionali non sono mai al corrente, sia perchè non tutti i connazionali vi si fanno iscrivere, sia perchè non vi si tiene conto nè delle nascite nè dello morti. I passaporti ci possono dare qual-

che lume sull'importanza dell'immigrazione, ma non sull'entità della colonia; e si noti anche che non tutti i passaporti di quelli che arrivano passano sotto i nostri occhi.

Più valido aiuto in questa indagine ci porgerebbe il movimento dello stato civile; ma, anche ammesso che l'ufficio consolare venga a conoscenza di tutte le nascite, che si verificano annualmente nella colonia, come si fa a dedurre da esse la cifra della popolazione, quando non si può determinare il quoziente di natività? Ci si aggira in un circolo vizioso, e per lo più si finisce coll'adottare le medie del Regno; ma una ormai lunga esperienza m'insegna che tali medie non si adattano alle colonie. A mo' d'esempio, se prendiamo per base la media delle nascite in Italia, che è di circa 37 (1) per 1000 abitanti, si ha una popolazione di sole 31,000 persone, mentre lo stesso ufficio di riscontro (*contrôle*) degli stranieri ne ha contati 65,000. Peggio poi se applichiamo la media della Sicilia, che è di oltre il 40 per mille.

Conviene adunque cercare di determinare la cifra della popolazione per via di informazioni dirette.

Vediamo intanto di ricongiungere le nostre indagini a quelle che furono fatte in passato.

Nel 1881, la popolazione italiana fu stimata di 11,000 anime; ma a chi consideri che la colonia non era molto numerosa, che gli Italiani si trovavano piuttosto raggruppati nelle città marittime della Reggenza, e che pochi erano quelli residenti nell'interno, apparirà chiaro che la cifra suindicata non doveva troppo discostarsi dal vero.

Un tentativo di censimento della colonia fu fatto nel 1888 (2), e si valutò la popolazione italiana a 27,000 persone (3). In un'altra relazione consolare del 12 aprile 1892 è indicata la cifra di 30,000 (4). Il cav. Bensasson, in una elaborata relazione presentata alla Camera di commercio, nel 1895, valutava la popolazione italiana a 40,000 persone (5).

Oggi, noi abbiamo una cifra, sotto la quale non si può in alcun modo di-

(1) Questa media si riferisce all'anno 1883.

(2) Si vegga la relazione del R. Agente e Console generale, in data del 24 aprile 1889, intitolata *Demografia della colonia italiana di Tunisi.*

(3) Dai miei computi risulterebbe che, in quell'epoca, gl'Italiani in Tunisia erano molto più numerosi. Del resto, in un opuscolo intitolato *Tunisi ed il protettorato nel 1888 - Memoranda*, che è un capolavoro d'acute indagini e di scienza giuridica, e che pare sia da attribuire allo stesso autore della relazione consolare sovraindicata, comm. Berio, la popolazione italiana, per lo stesso anno 1888, veniva valutata, compresi 2000 Italiani di passaggio, a 34,878 anime.

(4) Si vegga questa relazione nel volume *Emigrazione e colonie* - 1893 (Noterò che, secondo i miei computi, nel 1891 gli Italiani erano già 40,000).

(5) I miei computi darebbero pel 1895 la cifra di 52.000.

scendere. Nell'aprile del 1898 un decreto beilicale ordinò che tutti gli stranieri, che risiedessero o approdassero in Tunisia, dovessero farsi inscrivere, o, come si dice in stile burocratico, immatricolare presso gli uffici di polizia. Gli uffici si misero all'opera, e, al 31 dicembre dell'anno stesso, risultarono iscritti 63,866 Italiani, così ripartiti:

Maschi, 16,351;

Femmine, 10,806;

Inferiori a 21 anno, d'ambo i sessi, 36,709.

Questa cifra di circa 64,000 Italiani, per quanto superasse ogni aspettazione, era ancora, senza alcun dubbio, inferiore alla realtà. Infatti, oltre che in soli sei mesi, per quanto grande fosse la diligenza usata dagli uffici di polizia, non c'era il tempo materiale per ricercare e iscrivere tutti gli stranieri, bisogna considerare che da parte di questi, specialmente nei primi mesi, vi era una certa renitenza a farsi iscrivere. Molti residenti nelle campagne o in centri remoti, dove non esistono uffici di polizia, non avevano nemmeno la possibilità di farsi iscrivere; inoltre non pochi, soprattutto fra i nuovi venuti, ignoravano la legge. Sicchè parecchie migliaia di stranieri, per la maggior parte italiani, al 31 dicembre, non risultavano ancora iscritti nei registri di polizia. Ciò, oltrechè risultarmi da informazioni personali e da confessione degli stessi agenti incaricati della bisogna, viene confermato dal grande numero di contravvenzioni al decreto, che, dopo quella data, si vennero via via facendo a coloro che, per un caso qualunque, il più spesso perchè avevano qualche conto da rendere alla giustizia, si veniva a scoprire non essere forniti del certificato di iscrizione.

Quanti erano gli Italiani al 31 dicembre 1900, secondo l'ufficio di ri scontro degli stranieri? Ricorsi per saperlo alla cortesia del Governo tunisino, e venni da questo assicurato che gli Italiani, iscritti a quella data, erano 65,000 (1). Dobbiamo noi ritenere che questa cifra ci dia la vera forza numerica della colonia? Mi duole di non poter esserne sicuro, poichè mi sarei risparmiato molte indagini. Ma, ammettendo che questa cifra sia esatta, si giungerebbe a questa conclusione, che, dal 31 dicembre 1898 al 31 dicembre 1900, la nostra colonia non è aumentata che di 1134 individui, vale a dire di poco più di 500 individui all'anno. Con questa conclusione contrastano i fatti, onde è necessario ritenere che molte e molte migliaia d'Italiani non sono iscritti agli uffici di polizia. Poniamo mano alle cifre. La nostra colonia aumenta ogni anno, come vedremo poi, di 6 a 700 individui, per l'ec-

(1) Non tenuto conto di circa 2000 tra pescatori e operai forestali che, secondo l'ufficio di riscontro degli stranieri, non resterebbero in Tunisia che 3 o 4 mesi all'anno, e che per ciò entrano a far parte della popolazione fluttuante, di cui si parla in seguito.

cedenza delle nascite sulle morti; in due anni abbiamo, dunque, un aumento di 1200 o 1400. Aggiungendo un certo numero di nati verso la fine del 1898, dopo che i genitori avevano fatto la dichiarazione di residenza, numero superiore a quello delle morti verificatesi nel contempo, possiamo ritenere che, pel solo fatto delle nascite, la colonia, al 31 dicembre 1900, doveva essere aumentata di almeno 1500 individui. S'aggiungano ora gl'immigranti giunti durante il 1899 e il 1900.

Da una pubblicazione della Direzione dei lavori pubblici tunisina (1) si deduce che, nel 1899, di 19,543 passeggieri, arrivati dall' Italia su piroscafi e velieri italiani, ne ripartirono soltanto 15,237: ne rimasero, dunque, nel 1899, 4306. Nel 1900, secondo i dati fornitimi da questa agenzia della *Navigazione generale italiana*, giunsero 9392 passeggieri e ne ripartirono 6098; ne rimasero dunque 3294. Si aggiungano gli Italiani venuti e ripartiti sui velieri, e quelli che si sono serviti del piroscafo francese che fa servizio sulla linea Palermo-Tunisi, e non si andrà discosti dal vero, giudicando che almeno 4000 Italiani si sono stabiliti in Tunisia durante l'anno 1900. Dunque, tutt'insieme, tra nascite e immigrazioni, la nostra colonia dev'essere aumentata, nel corso di due anni, di circa 10,000 individui. Gli inventori del *péril italien* stimano che l'aumento sia stato anche maggiore: ma si sa bene che l'iperbole è una figura retorica molto usata da chi ha da sostenere una cattiva causa.

Tuttavia, anche limitandoci alla cifra suindicata, è evidente che, se gli Italiani inscritti al 31 dicembre 1898 erano circa 64,000, oggi dovrebbero essere non meno di 74,000. E, come dicemmo, al 31 dicembre 1898 gran parte del lavoro era ancora da fare: 5 o 6 mila Italiani, a dir poco, non erano stati iscritti.

Tutto compreso dunque, alla fine dell'anno 1900 gli Italiani in Tunisia dovevano essere circa 80,000. Alcuni, anzi, li fanno ascendere, in cifra tonda, a 100,000; io non credo che siano tanti, ma non ho neppure argomenti sufficienti per sostenere il contrario. Qualche giornale francese, parmi *La politique coloniale*, li fa ascendere a 120,000, il qual numero è evidentemente esagerato.

Benchè la cifra di 65,000, fornita dall'ufficio di riscontro degli stranieri, sia indubbiamente troppo bassa, essa costituisce tuttavia un dato prezioso per noi, poichè, in ogni caso, al disotto non si può discendere. Noterò qui, di passaggio, che io aveva fatto grande assegnamento sul riscontro degli stranieri operato dal Governo tunisino, per sapere in modo preciso, non solo quanti sieno i nostri connazionali in Tunisia, ma anche come si divi-

(1) Tableaux statistiques au 1er janvier 1900.

... ocalità, sesso, religione, professioni, stato civile. Ma, all'infuori ... cifra complessiva suindicata e del numero degli israeliti, il Governo ... non ha potuto, pur mettendoci la migliore volontà di questo mondo, ... altri dati, perchè i registri della polizia iscrivono gli stranieri senza ...zione di nazionalità e, come ben s'intende, con altri criteri che non ... quelli d'un censimento.

Siamo dunque costretti a ricorrere a computi e induzioni, con risultati che vanno sempre accettati con beneficio di inventario.

Per alcuni luoghi, ciò non pertanto, mi è possibile indicare, con approssimativa esattezza, il numero degli Italiani che vi risiedono.

	Nel 1888 (1)	Nel 1891 (2)	Nel 1895 (3)	Nel 1900
Tunisi (con Kram, Marsa, Bardo, Manuba, Hammam Lif, Rades, Ariana, Sukra, Segiumi, ecc.)	20,000	21,000	24,000	40,000
Goletta	2,132	2,198	—	3,500
Biserta	184	807	700	4,996
Ferryville	—	—	—	3,000
Mater (con Porto Farina, Ras-Gebel, ecc.).	—	—	—	1,000
Tabarca (con Fernana, Camp de la Santé, Vincendon, Babuse) .	—	70	—	554
Ain Draham	—	—	—	153
Begia	—	—	—	3,000
Kef (con Sidi-Jusef)	—	—	—	1,150
Kelibia	—	—	—	241
Zaghuan	—	—	—	750
Suk el Arba.	250	—	—	600
Mehdia	185	200	300	278
Monastir	100	200	300	150
Gabes (con Medenin, Fum-Tatahuin, Kebilli, ecc.)	80	500	450	950
Sfax	505	513	1,550	2,607
Gafsa	—	—	—	112
Gerba	109	72	70	83
Susa (con Enfida, Beyville, Bu-Fiscia, ecc.)	1,768	1,900	4,300	5,300

(1) Secondo la Relazione Berio del 24 aprile 1889.
(2) Secondo la Relazione Machiavelli del 19 aprile 1892.
(3) Secondo la Relazione Bensasson del 12 settembre 1895.

Gli aggruppamenti suindicati danno per il 1900 un totale di 68,424 individui. Ma è da considerare che un gran numero d'Italiani risiedono in luoghi, per i quali non è stato possibile ottenere informazioni attendibili, e che molti sono sparsi per la campagna, dove attendono all'agricoltura, alle miniere, ai lavori stradali. Gli Italiani sfuggiti alle nostre indagini si possono calcolare, nel 1883 a circa 1700, nel 1891 a circa 2500 e nel 1895 a circa 8330. Ma io credo che questa valutazione sia al disotto del vero e che oggi, tra uomini, donne, bambini, dispersi per la campagna, in luoghi d'ogni luce muti, intorno a Grombalia, Dgedeida, Teburba, Tebursuk, Mornag, Medgez-el-Bab, Nabel, Hammamet, Kanghet, Dgebel Ust, Tingia, Borg-el-Amri, Gardimau e via dicendo, gl'Italiani non compresi nel computo siano non meno di 12,000 (1).

In conclusione, i nostri connazionali stabiliti in Tunisia sarebbero circa 80,000.

C'è poi da tener conto di circa 3000 fra pescatori e operai forestali, che rappresentano la popolazione fluttuante.

A titolo di curiosità, noterò che abbiamo anche un certo numero di protetti, o assimilati che dir si voglia. Secondo la lista pubblicata nel giornale ufficiale tunisino del 3 settembre 1898, i nostri protetti ammontavano a 289, di cui 186 maschi e 103 femmine. Ma, non potendosi più accordare agl'individui la protezione italiana, i protetti sono destinati a sparire, man mano che i capifamiglia morranno e i figli raggiungeranno la maggiore età.

Rispetto alla religione, i nostri connazionali si dividono in:

israeliti 14,500 (2);
protestanti 400;
musulmani 20 (3);
cattolici 65,080.

---

(1) Nel censimento degli Italiani all'estero per il 1881, fu consentita una rettifica o aggiunta induttiva di circa il 25 per cento alla cifra di connazionali, di cui si era potuto accertare l'esistenza nelle colonie. Vedi *Censimento degli Italiani all'estero*, dicembre 1881, Relazione, pag. XXXII. Considerando tuttavia che questa tolleranza fu ammessa, più che per altro, in riguardo alla colonia dell'America del Sud, ci possiamo contentare di un'aggiunta di circa il 17 per cento, portando la cifra della popolazione italiana in Tunisia (quale risulta dall'enumerazione per località, fatta qui sopra) da 68,424 a circa 80,000.

(2) Questa è la cifra risultante dal riscontro degli stranieri. Sebbene io l'abbia adottata (scemando in corrispondenza il numero dei cattolici, dedotto per via di eliminazione), mi corre l'obbligo di dire che la credo alquanto superiore alla realtà. Da mie informazioni e dai miei computi risulterebbe che gl'israeliti italiani non sono più di 10,000, cioè non più di 1/8 dell'intera popolazione italiana.

(3) Di questi, alcuni, con nome puramente italiano, sono discendenti d'Italiani, caduti in mano ai corsari, e costretti forse ad abbracciare l'islamismo; altri, con nome indigeno, sono probabilmente antichi protetti, che i consoli di Stati italiani scomparsi, sia per er-

Quanto al sesso, dalle indagini fatte mi risulterebbe che i maschi sono circa 48,000 e 32,000 circa le femmine. La sproporzione è notevole, ma non bisogna dimenticare che la nostra colonia, pel fatto della copiosa immigrazione, è in condizioni anormali (1).

*
* *

Parmi opportuno accennare anche al movimento dello stato civile, perchè questa indagine giova a gettare qualche sprazzo di luce sulla composizione della nostra colonia, e perchè, avendovi posto mano per risolvere alcuni miei dubbi sull'importanza numerica della popolazione italiana in Tunisia, sono giunto a risultati che possono riuscire di qualche interesse per gli studiosi di demografia. Per le mie indagini ho scelto l'anno 1899, piuttosto che il 1900, perchè gli atti di stato civile, ricevuti dalla parrocchia e dalle autorità nell'anno ultimo scorso, non sono ancora pervenuti tutti a conoscenza di quest'ufficio. Ma dei risultati ottenuti pel 1899 ho cercato la conferma nei dati del decennio 1890-1899; e, sebbene mi sia astenuto dal riferire le cifre, per non ingrossare troppo la mole del presente studio, tuttavia, dove questa conferma non trovai, ebbi cura di notarlo volta per volta.

1. — *Matrimoni.*

Nell'anno 1899 furono celebrati, presso i regi Uffici consolari di Tunisi, Susa, Goletta, Biserta, Gabes e Sfax, 60 matrimoni; presso le varie parrocchie della Reggenza altri 291. In tutto furono celebrati 351 matrimoni di Italiani.

Il primo fatto, che deve richiamare la nostra attenzione, è lo scarso numero di matrimoni che avvennero nell'anno, di fronte all'entità della popolazione italiana in Tunisia. Si ha infatti una proporzione di 4. 39 matrimoni ogni 1000 Italiani. Se anche ci volessimo attenere alla cifra di 65,000, fornita dal riscontro degli stranieri, non avremmo che il 5.40 per mille, mentre in Italia abbiamo l'8. 15, e in Sicilia (che, data la composizione della nostra colonia, dovrebbe darci la media più conforme ad essa) l'8. 95 (2).

---

rore, sia per altro motivo, finirono coll'iscrivere nel registro dei nazionali, ricevendone gli atti di stato civile, e rilasciando loro il certificato di nazionalità. Un Italiano, di religione musulmana, e che non sapeva una parola della nostra lingua, fu scoperto, non ha guari, perchè venne condannato per furto dal Tribunale di Tunisi; esso, abbandonato, pare, dai parenti presso una tribù del Capo Buono, ne aveva adottato la lingua, la religione e l'abito, pur conservando la nazionalità originaria.

(1) Del resto, sebbene sia così considerevole la prevalenza del sesso maschile sul femminile nella popolazione italiana in Tunisia, tuttavia la sproporzione è sempre minore di quella che, per la popolazione italiana all'estero, risultò dal censimento del 1881. Vedi *Censimento degli Italiani all'estero*, dicembre 1881. Relazione, pag. LXXI.

(2) Vedi tabella XXVIII in *Movimento dello stato civile*, anno XXII, 1883.

Quali possono essere le ragioni di questo fatto, che si verifica anche nel decennio 1890-99, per cui la frequenza dei matrimoni si trova ridotta della metà? Anzitutto, è da considerare che, tra gl'immigranti, ce n'è un buon numero, che o han preso moglie in Italia, o in Italia si vanno ad ammogliare appena abbiano trovato da allogarsi, e questi, naturalmente, non contribuiscono ad aumentare il contingente di matrimoni che si verificano, anno per anno, in Tunisia. In secondo luogo, l'immigrante è piuttosto restio a contrarre matrimonio, perchè ha sempre in fondo al cuore una secreta speranza di potere far ritorno in patria, quando abbia raggruzzolato un po' di danaro, e il prender moglie e l'aver figliuoli costituisce una maggiore difficoltà a raggiungere quest'ideale. Non si accasa, per ciò, che quando proprio abbia fermato il proposito di stabilirsi nel paese d'elezione. In terzo luogo, si deve considerare che assai scarso è il numero delle donne in paragone di quello degli uomini. Infatti, di fronte a 48,000 maschi, non ci sarebbero che 32,000 femmine; secondo il riscontro degli stranieri, alla fine del 1898, tra gli adulti, i maschi erano 16,351 contro 10,806 femmine (1). Vero è che gl'Italiani potrebbero sposare delle straniere: ma, oltre che nelle altre colonie, e anche nella francese (2), si verifica lo stesso fenomeno della scarsità delle femmine in confronto ai maschi (e quanto a sposar delle donne indigene la religione, la lingua e le diverse abitudini intellettuali e sociali costituiscono un ostacolo quasi insuperabile), l'Italiano delle classi popolari non ama prendere in moglie una straniera. Tutto ciò spiega la relativa scarsità dei matrimoni, nella popolazione italiana in Tunisia.

Un altro fenomeno degno di nota è la poca fecondità dei matrimoni. Ho seguito il metodo empirico — in verità poco sicuro, ma il solo possibile — di dividere il numero dei nati legittimi di un anno, compresi anche i nati morti, per quello dei matrimoni conclusi nello stesso anno.

Nel 1899, i matrimoni furono, come abbiamo visto, 351; i nati, come vedremo in seguito, 1206: quindi la fecondità dei matrimoni italiani in Tunisia risulta di 3. 4 nati per matrimonio, inferiore alla media del Regno che, secondo il censimento del 1881, è di 4. 4. Quali le cause della scemata fecondità? Non certo condizioni di clima o economiche; queste ultime sono qui migliori che nelle province meridionali d'Italia.

Le cause sono forse due: l'una, che gli uomini si accasano, come vedremo, più tardi che in Italia; l'altra, un maggior ritegno nel procreare,

(1) Secondo il censimento del 1881, su 11,106 Italiani stabiliti in Tunisia, i maschi erano 6231 e le femmine 4875.

(2) Vedi appendice A.

che l'incertezza della sua sorte, in paese nuovo e specie nei primi anni, consiglia e impone all'emigrante.

Quanto alla stagione in cui si celebrarono i matrimoni nel 1899, se ne ebbero :

92 in inverno (dicembre, gennaio, febbraio) (1) ;

70 in primavera (marzo, aprile, maggio);

91 in estate (giugno, luglio, agosto);

98 in autunno (settembre, ottobre, novembre).

Avremmo, dunque, che il maggior numero dei matrimoni si verifica, qui, nell'autunno e il minor numero in primavera; in Italia, invece, il massimo si ha in inverno e il minimo in estate (2).

Debbo, per altro, notare che nel decennio 1890-1899 non ho trovato la conferma di quanto sopra: a volte il maggior numero di matrimoni si verifica in inverno, a volte in estate, e talora anche in autunno; tuttavia il minor numero si ha costantemente in primavera. E forse la ragione è questa: che qui, come in varie parti d'Italia, vige il pregiudizio che il maggio sia un mese non auspicato pei connubi: quindi, mai, o quasi mai, si celebrano matrimoni in quel mese.

Più importante indagine sembrami quella relativa all'età degli sposi. Duolmi che, in tale ricerca, io non possa tener conto che dei matrimoni celebrati presso gli uffici consolari, poichè, quanto a quelli celebrati con rito religioso, gli estratti relativi furono già trasmessi ai relativi comuni. Per ciò che concerne i 60 matrimoni civili, gli sposi, secondo l'età, si ripartivano come risulta dalla seguente tabella:

	Meno di 20 anni	Da 20 a 25	Da 25 a 30	Da 30 a 35	Da 35 a 40	Da 40 a 45	Da 45 a 50	Da 50 a 55	Totale
Maschi	»	7	20	17	7	2	6	1	60
Femmine	12	22	14	3	2	2	3	2	60
Totali . .	12	29	34	20	9	4	9	3	120

Risulta da questa tabella che, degli uomini, nessuno si sposò al disotto di 20 anni, e che il maggior numero, 37 su 60, si sposarono tra i 25 e i 35

(1) Ho creduto opportuno di ripartire le stagioni secondo il sistema adottato nelle statistiche italiane.

(2) Movimento dello stato civile. Anno XXII, 1883, pag. XIX.

anni di età; quanto alle donne, se ne sposarono 1/5 al disotto di 20 anni, ma il maggior numero, cioè 36 su 60, tra i 20 e i 30 anni. Le indagini fatte per il decennio 1890-1899 confermano che circa il 61 per cento degli uomini si sposano tra i 25 e i 35 anni, e che circa il 56 per cento delle donne si maritano tra i 20 e i 30.

Dalle statistiche del Regno si ricava, pel periodo 1865-82, che il maggior numero di matrimoni si verifica, pei maschi, tra i 20 e i 30 anni (62 per cento circa), e tra i 20 e i 30 anni, anche per le donne (circa il 65 per cento). Parrebbe dunque che, in Tunisia, la media età delle donne che vanno a marito sia quella stessa che in Italia, mentre per i maschi la media età sia ritardata di 5 anni.

Non potrebbe questo ritardo essere una delle cause per cui diminuisce, come vedemmo, la fecondità dei matrimoni, e una delle cause per cui scema, come vedremo, la natalità?

Occorre anche notare che, fra i 351 matrimoni denunciati, figurano 16 matrimoni misti: cioè vi furono 16 cittadini italiani che sposarono delle straniere (11 anglo-maltesi, 1 austro-ungarica e 4 francesi). E ritenuto che ogni anno si verifichi un certo numero di matrimoni misti, non può anche questo fatto avere qualche influenza sulla media fecondità dei matrimoni?

Sebbene i matrimoni misti, in cui le spose sono italiane, ma stranieri gli sposi, non figurino nella cifra dei matrimoni sopra enunciata, tuttavia aggiungerò, per essere esatto, che, di siffatti matrimoni misti, nel 1899 ve ne furono 12; cioè vi furono 10 Francesi, uno Spagnuolo ed un Inglese che sposarono donne italiane. Questi matrimoni misti avvengono per lo più tra Italiani e stranieri che hanno con noi maggiore affinità di lingua e di razza, cioè Corsi, Maltesi, Triestini. Un matrimonio misto tra un suddito beilicale, di religione musulmana, e una donna italiana, di religione cattolica, si ebbe pure nel 1899; ma, com'è facile immaginare, i matrimoni misti di questa natura sono molto rari.

Mi sembra infine opportuno rilevare il gran numero di matrimoni che si celebrano col solo rito religioso, non soltanto in luoghi dove non vi sono uffici consolari di stato civile, ma anche a Tunisi, Susa, Goletta e via dicendo. Dei 351 matrimoni conclusi nel 1899, 291 furono celebrati col solo rito religioso, e 60 con il solo rito civile, o col rito civile e religioso insieme. E ciò si spiega facilmente, perchè, dal momento che in Tunisia il matrimonio celebrato col solo rito religioso è considerato valido al pari di quello celebrato civilmente, la maggior parte delle persone non sentono il bisogno di celebrare il matrimonio con ambedue i riti, e si contentano del matrimonio fatto in chiesa, sia perchè è quello a cui annettono maggiore importanza, sia perchè esso richiede formalità, tempo e spese minori. Non è il caso

di credere che, per questa prevalenza del matrimonio religioso sul civile, debba cascare il mondo, e quindi neppure d'invocare riforme radicali. Tuttavia qualche inconveniente deriva talora da questo stato di cose; per esempio, non è raro il caso di gente che si è sposata civilmente in Italia e che qui trova modo di risposarsi validamente in chiesa, perchè i parroci si contentano, il più delle volte, del certificato libero rilasciato dall'autorità ecclesiastica, e non richiedono anche quello dell'ufficiale di stato civile. Spesso può anche accadere che venga dichiarato valido un matrimonio contrario ai nostri principii di ordine pubblico, perchè i parroci, che sono tutti francesi, non conoscono e non si curano di conoscere le nostre leggi. Io non propongo certamente di togliere validità ai matrimoni religiosi qui celebrati; ma è codesta, a ogni modo, una materia da disciplinare un po' meglio.

2. — *Nascite.*

Le nascite, nel 1899, furono 1206, di cui 741 denunciate agli uffici consolari, e 465 alle parrocchie ed alle autorità locali.

Anche qui il fatto, che deve soprattutto attirare la nostra attenzione, è la scarsa natalità nella colonia italiana. Nel Regno il quoziente di natività è di circa 38 (1) per 1000 abitanti. In Tunisia abbiamo un quoziente superiore al 15 per 1000.

Si può ammettere senza dubbio che un certo numero di nascite sfugga alle nostre ricerche: qualche parrocchia, qualche autorità locale, può dimenticare o trascurare di rimettere all'ufficio consolare copia degli atti ricevuti; ma, dato il modo com'è ordinato ora il paese, sotto un'amministrazione europea, le nascite, di cui non si viene a cognizione, non possono essere molte: e, anche a largheggiare, non riusciremmo a raggiungere un quoziente di natività maggiore del 16 per 1000. Che, se anche ci si volesse limitare ai 65,000 Italiani risultati al riscontro degli stranieri, il ragguaglio delle nascite salirebbe appena al 18 per 1000, cifra che non rappresenta neppure la metà del quoziente di natività del Regno.

Questa scarsa natalità è forse una prova che nella popolazione italiana in Tunisia è scemata la originaria energia prolifica? Che non le si confà il paese? Che ella si trova qui in condizioni economiche men propizie che in patria? Sarebbero conclusioni, più che affrettate, assolutamente errate. Il clima della Tunisia è su per giù quello di Sicilia; e pei Siciliani, di cui per lo più si compone la colonia nostra, vivere qui, o a Trapani, Marsala e Siracusa, è tutt'uno. Quanto alle condizioni economiche, possiamo senza esitazione affermare che esse sono qui, nel complesso, migliori che in patria:

(1) Questa cifra si riferisce all'anno 1883.

e, del resto, la miseria non impedisce di far figliuoli; anzi, a quel che sembra, stimola la natalità. Io opino, invece, che si tratti d'un fenomeno che deve verificarsi in tutte le colonie, e soprattutto in quelle che si trovano nelle stesse condizioni della nostra. Adamo Smith diceva che nelle colonie la popolazione cresce più rapidamente che in patria; ma, quando egli formulava questa specie di assioma, non aveva dinanzi a sè che l'esempio delle colonie nord-americane, che sono ben diverse da quelle odierne. Là si trattava d'emigranti che abbandonavano la patria senza intenzione di farvi ritorno, e avevano campo di allogarsi sovra infinite distese di terre vergini da coltivare estensivamente; l'avere numerosa prole, per essi, era una benedizione del cielo. Di più, si trattava d'un'emigrazione che aveva carattere, dirò così, famigliare: erano intiere famiglie che emigravano, raramente individui isolati (1). Invece l'immigrazione in Tunisia, data anche la prossimità e la facilità delle comunicazioni, ha carattere spiccatamente individuale. Emigrano in prevalenza gli scapoli, legati da più tenui vincoli al paese nativo: ma anche gli ammogliati lasciano, il più spesso, i loro in patria, e, specie nei primi anni, vivono isolati, e non fanno venire le famiglie che quando abbiano trovato da star bene (2). Così, anche un certo numero di donne, la più parte toscane, emigrano lasciando al marito il governo della casa e dei figliuoli, mentre esse si allogano qui in qualità di domestiche o di balie, e, poichè il salario che ricevono è abbastanza elevato, hanno modo d'inviare alle famiglie frequenti e copiosi sussidi. Insomma, abbiamo una popolazione composta in grandissima parte di celibi, o di ammogliati che hanno il consorte in Italia, e non contribuiscono quindi all'incremento delle nascite. Oltre a ciò, scarso, come vedemmo, è il numero dei matrimoni e questi sono di scarsa fecondità.

Tutte queste ragioni (ed altre ve ne saranno, che sul momento non mi sovvengono) spiegano perchè così bassa sia qui la proporzione delle nascite. Del resto, già fin dal 1881 fu ritenuto che questa fosse del 27 per mille.

---

(1) Una vecchia ballata, che correva per le vie di Londra nel 1640, spiega bene, nella sua arcaica semplicità, questo carattere famigliare, che ebbe l'emigrazione per l'America del Nord:

" Our Company we fear not, there goes my cosen Hanna And Ruben doe perswade
" to goe his sister faire Susanna With Abigall and Lidia and Ruth noe doubt comes
" after And Sara Kinde will not stay behinde my cosen Constance dafter Then for the
" truth sake's goe. „

(2) Anche dalle indagini fatte nel Regno (vedi *Statistica dell'emigrazione italiana* avvenuta negli anni 1898-99, pag. XI) risulta, tenendo conto della sola emigrazione permanente (chè per l'emigrazione temporanea la sproporzione è naturalmente maggiore), che di 131,308 emigranti, partirono soli 71,596, e accompagnati 59,712; dei primi, dunque, il 54.53 per cento, degli altri il 45.47.

Io credo che anche allora venisse valutata troppo alta; a ogni modo, è da osservare che lo stato di cose, da cui origina la scarsa natalità, si è andato, dal 1881 ad oggi, aggravando, col sempre crescente numero d'immigranti che venne mano mano a ingrossare, in seno alle nostre colonie, il contingente degli scapoli e dei coniugati senza famiglia; cosicchè, se pure il quoziente di 27 per mille era esatto nell'81, non deve far maraviglia di trovarlo oggi disceso al 16 per mille.

Un altro fatto notevole è la rarità dei parti multipli. In tutto l'anno 1899 non abbiamo avuto che 6 parti gemelli, cioè non più di 0. 49 per cento; mentre in Italia, nel 1881, su 100 parti si ebbero parti multipli 1. 31. Forse anche questo fatto è una conferma della scarsa natalità e della scarsa fecondità dei matrimoni; dico forse, poichè noi non conosciamo le cause vere e le condizioni esatte in cui si verificano i parti multipli, per quanto intorno a queste indagini si sieno travagliati, e abbiano arrischiato ipotesi, dei valentuomini, come, per non citarne altri, il Bodio e il Bertillon. Noterò che dei sei parti gemelli, tre furono di maschi, due di femmine e uno misto.

Un fatto, constatato dalle statistiche di quasi tutti i paesi, è l'eccedenza delle nascite maschili sulle femminili, e precisamente nella proporzione di 106 : 100. Anche qui si verifica lo stesso fenomeno, anzi in proporzioni veramente inaspettate, poichè sui 1206 nati, durante il 1899, si ebbero 669 maschi e 537 femmine, donde la proporzione di 124.58 : 100, proporzione che è confermata dai risultati del decennio 1890-1899. Tra le varie ipotesi, con le quali si cerca di spiegare l'eccedenza delle nascite maschili sulle femminili, non saprei quale adottare per spiegare l'eccedenza straordinaria constatata qui. Si tratterà della celebrata tendenza della specie a produrre un maggior numero d'individui di quel sesso che è più esposto alla mortalità, collo scopo di giungere, in definitivo, ad equilibrare i due sessi? Ma qui sarebbe proprio una fatica sprecata, perchè, come abbiamo visto, il numero dei maschi supera di molto quello delle femmine. Nè più accettabile sembra « la teoria del desiderio » predicata dal Mayr, perchè non vedo ragione, per cui il desiderio di aver prole maschile debba essere qui più acuto ed efficace che altrove. Sarei piuttosto propenso a trovare nel fatto suenunciato una conferma dell'ipotesi Hofacker-Sadler, secondo il quale l'eccedenza delle nascite maschili sulle femminili dipenderebbe dall'età più avanzata del padre rispetto a quella della madre. Ci è occorso appunto di vedere che, pei maschi, i matrimoni hanno luogo cinque anni più tardi che in Italia, mentre le donne si sposano, per lo più, nell'età in cui si sposano in Italia. Questo potrebbe essere uno dei motivi dell'enorme eccedenza di nascite maschili.

Circa all'epoca in cui le nascite furono più frequenti, abbiamo che nel 1899 se ne ebbero

in inverno	390;
in primavera	308;
in estate	238;
in autunno	270.

Il maggior numero di nascite si verificò dunque nell'inverno e il minimo nell'estate: e la stessa cosa si riscontra nel decennio. Il maggior numero di nascite nell'inverno confermerebbe il fatto dimosrato dalle statistiche europee, che si ha in primavera il maggior numero di concepimenti.

Non sarà inutile che m'indugi alquanto sulle nascite illegittime, poichè da questa ricerca si possono trarre conclusioni confortanti per noi. In tutto l'anno 1899, non ho constatato che 15 nascite illegittime. Sebbene, in Italia, forse a causa della vietata ricerca della paternità, la proporzione delle nascite illegittime non sia superiore, in media, al 4.34 per cento (rimanendo quindi inferiore a quella di altri paesi, come la Baviera, che ha il 14.6, o l'Austria, che ha il 13), tuttavia qui abbiamo una percentuale considerevolmente più bassa, poichè non è che l'1.24, e su quel torno si mantiene in tutto il decennio. Molti motivi, come ben dimostra l'Oettingen, in parte estranei al grado di moralità della popolazione, concorrono a produrre una maggiore o minore quantità di nascite illegittime: la più o men grande libertà dei matrimoni, l'assetto della proprietà, il diritto successorio e via dicendo. Tuttavia non si può negare che la poca frequenza delle nascite illegittime deponga favorevolmente intorno al grado di moralità d'una data popolazione, e che il caso inverso, come scrive il Mayr, che pur non è alieno dal condividere le idee dell'Oettingen, non renda molto probabile l'esistenza effettiva di tristi condizioni sociali, che occorre allontanare o mitigare (1).

3. — *Morti.*

Nell'anno 1899 si contarono 657 decessi, dei quali 455 denunziati ai RR. uffici consolari e 202 alle parrocchie ed alle altre autorità locali.

Anche la mortalità, come si vede e come era da prevedere, non corrisponde a quella d'Italia. Mentre in Italia è del 28 per mille, qui, con una popolazione di 80,000, non è più che dell'8 per mille. Si ammetta, come abbiam fatto per le nascite, che un certo numero di decessi non venga a

(1) Mayr, *La statistica e la vita sociale.*

nostra conoscenza (sebbene, in questo caso, sia ipotesi meno ammissibile, quando si considerino le formalità che occorrono per ottenere il permesso d'inumazione), giungeremo, tutt'al più, al 9 per mille. E se ci atteniamo alla cifra del riscontro degli stranieri, cioè di 65,000 Italiani, non andiamo più in là del 10.

Ciò non vuol dire che qui le condizioni sanitarie siano eccezionalmente buone. Come il Rümelin, il Mayr e altri giustamente osservano, le cifre esprimenti la mortalità non hanno che un valore relativo, e non permettono di trarne veruna conclusione intorno al grado di vitalità d'una popolazione. essendo essenzialmente determinate dalla mortalità dei bambini.

Noi abbiamo visto che i matrimoni sono qui meno frequenti e meno fecondi che in Italia e che la natalità vi è scarsa; minore, quindi, dev'essere, relativamente, la mortalità dei bambini, anche se, assolutamente, sia uguale o superiore a quella che si ha in Italia. Oltre di che è da considerare che in un paese d'immigrazione vi sono altre ragioni che spiegano la scarsa mortalità, e, principalmente questa, che emigrano più spesso gli individui sani e robusti che i macilenti e deboli, più gli uomini fatti e giovani che i vecchi ed i bambini. Dunque le molteplici cause che determinano la mortalità, agiscono qui meno efficacemente, perchè si trovano di fronte ad una popolazione che, per la composizione sua, offre ad esse una maggiore resistenza.

Quante alle epoche dell'anno in cui si verificano, in maggiore o minor numero, i decessi, abbiamo che nel 1899 ne avvennero:

in inverno	172;
in primavera	138;
in estate	149;
in autunno	198;

Dunque il maggior numero dei decessi (e ciò trova corrispondenza nel decennio) si verificò nell'autunno e nell'inverno, mentre in Italia i due massimi per il periodo 1872-82, furono in inverno ed in estate.

La maggiore mortalità delll'inverno non ha bisogno di spiegazioni; la maggiore mortalità dell'autunno potrebbe essere conseguenza della lunga estate tunisina che sfibra i vecchi, i bambini e i deboli, sicchè alla prima rinfrescata questi soccombono. Infatti dei mesi d'autunno quello, che dà un maggior contingente alla mortalità, è il novembre, cioè appunto il mese, in cui si ha qui un sensibile cambiamento di stagione.

Riguardo al sesso, i morti nell'anno 1899 si ripartivano in 365 maschi e 292 femmine.

Troviamo, dunque, un'enorme eccedenza di morti maschili sulle femminili; ma si ricordi che, nella nostre colonia, le nascite maschili stanno alle

femminili come 124.58: 100; e si ricordi anche di quanto il numero dei maschi superi quello delle femmine. Si direbbe nondimeno che vi sia veramente una tendenza della specie a ristabilire l'equilibrio dei due sessi, equilibrio che non si può per altro ristabilire, ove l'immigrazione non si attenui. L'eccedenza delle morti maschili sulle femminili è qui di 125 contro 100, mentre abbiamo circa 150 maschi per 100 femmine. In conclusione, l'eccedenza delle morti maschili riesce poco più che a pareggiare l'eccedenza delle nascite maschili.

Rispetto all'età, i morti nel 1899 si ripartiscono così:

	Maschi	Femmine
da 0 a 1 anno	124	86
» 1 » 5 anni	87	66
» 5 » 10 »	15	12
» 10 » 20 »	14	20
» 20 » 30 »	26	21
» 30 » 40 »	18	15
» 40 » 50 »	22	18
» 50 » 60 »	26	10
» 60 » 70 »	21	14
» 70 » 80 »	7	22
» 80 » 90 »	4	7
» 90 » 100 »	1	1

Come si vede, enorme è la mortalità dei bambini da 0 a 5 anni; essa raggiunge il 55.25 per cento, mentre in Italia non è che del 47.84 (1); nè saprei indicare altra ragione se non questa, che in molte località della Reggenza, un po' fuori di mano, scarseggia l'assistenza medica. Dalla tabella che precede si deduce pure, che, sebbene le donne raggiungano più di frequente degli uomini una tarda età, tuttavia nel complesso si ha in Tunisia un numero proporzionalmente minore che in Italia d'individui che abbiano varcato i 70 anni, e le indagini sul decennio tornano a conferma di ciò. Il che potrebbe essere un'altra conseguenza dell'immigrazione, la quale si compone più spesso d'individui in pieno vigore delle forze che di vecchi, o significare che « l'aspettativa media di vita » o « vita probabile » è in Tunisia sensibilmente inferiore a quella che si riscontra nel Regno; ma non saprei darne alcuna plausibile spiegazione. Quanto alle cause di morte, non fa mestieri indugiarvisi, poichè la nosologia tunisina nulla offre di speciale, e si muore qui di quelle stesse malattie di cui si muore in Italia.

(1) Questa cifra si riferisce all'anno 1883.

***

Da queste ricerche sul movimento dello stato civile in Tunisia risulta che le medie dei matrimoni, delle nascite e delle morti, ottenute per la popolazione del Regno, non sono applicabili qui, se non siano ridotte di più della metà; e, siccome ciò è dovuto al fatto dell'immigrazione che si verifica annualmente in Tunisia, si potrebbe formulare la legge che nella colonia tunisina, e molto probabilmente nelle altre colonie che si trovano nelle stesse condizioni di essa, i matrimoni, le nascite, le morti scemano in ragione diretta dell'aumento dell'immigrazione. Mi sono studiato di ricercar la conferma di queste ipotesi presso le altre colonie; disgraziatamente gli studi di demografia coloniale fanno difetto. Qualche cosa, per altro, ho potuto qua e là spigolare. Dal censimento francese in Tunisia, eseguito il 12 aprile 1891, risultò che la popolazione, esclusi i militari, era di circa 10,000 anime. Ora, per l'anno 1890, i registri di stato civile municipali e consolari davano 166 nascite e 115 morti. Dunque il ragguaglio delle nascite era del 16 per mille, e quello delle morti dell'11, mentre in Francia si aveva rispettivamente il 27 e il 23. E si noti che nella cifra del censimento non entravano i militari. Questi dànno, è vero, un minor contingente alla mortalità che non le altre classi sociali, ma un certo numero di decessi ci dev'essere stato anche fra di essi, essendo il loro numero di almeno 10 mila; e, certo, un qualche contributo lo avranno dato alle nascite i militari coniugati, che erano 360 nel 1896, e meno non dovevano essere nel 1890. Cosicchè le due medie, del 16 e dell'11, dovrebbero, a volere essere esatti, venire anche diminuite. La diminuzione è relativamente minore per la colonia francese che per la nostra, ma ciò si deve attribuire al fatto che le stesse cause, che influiscono sulla nostra, influiscono bensì anche sulla colonia francese, ma, data la sua diversa composizione e la meno copiosa immigrazione, con minore efficacia.

Anche nel 1881 si fu costretti per la nostra colonia a ribassare, come abbiamo già visto, il quoziente di natività al 27 °/₀₀, e nelle indagini successive, dell'88 e del 91, si è dovuto sempre riconoscere, implicitamente, od esplicitamente che anche il 27 °/₀₀ era troppo elevato, perchè, data questa proporzione, i conti non tornavano giusti, per quanto ci si tenesse bassi nel computare la cifra della popolazione italiana.

Infine, dai registri dei nazionali, esistenti presso il regio Consolato in Alessandria d'Egitto (1), risultava che gli Italiani colà residenti nel 1878

---

(1) Vedi *Ragguagli statistici sulla popolazione italiana in Egitto*, dell'avvocato Francisci, nel Bollettino consolare dell'aprile 1879.

erano 8993. Chi sa come sono formati i registri consolari, troverà che sono molto discreto valutando quella popolazione a 10,000 anime (1). Ebbene, le nascite nell'anno 1898 furono 247 e le morti 184: dunque, il quoziente di natività era del 25 °/₀₀ e quello di mortalità del 18. E si badi che la corrente migratoria in Egitto è stata sempre scarsa, e di gran lunga inferiore a quella che si dirige da anni in Tunisia.

Nelle relazioni consolari ci si occupa di studi che hanno carattere pratico, come il commercio, la navigazione, ecc., e poco di studi di carattere speculativo, come la demografia; perciò non mi è stato possibile rintracciare altri dati che facessero al caso mio. Ma le indagini sopra menzionate mi paiono sufficienti a dare una grande probabilità alla mia ipotesi.

Una conseguenza importante per noi, che si può dedurre dalle indagini sullo stato civile, è questa: che, se domani, per un caso qualunque, in seguito al deviare della corrente immigratoria, o a provvedimenti restrittivi dell'immigrazione italiana in Tunisia, non avessimo più qui un considerevole afflusso d'immigranti, la nostra colonia aumenterebbe sempre più rapidamente delle altre, perchè, rientrando essa nelle condizioni di una popolazione normale, e ristabilendosi l'equilibrio tra i vari suoi componenti, i matrimoni, le nascite, le morti aumenterebbero sino a raggiungere la media del Regno; giacchè non v'è alcuna ragione, all'infuori della copiosa immigrazione, per cui la razza italiana debba presentare qui fenomeni diversi da quelli che presenta in patria. Forse si potrebbe ritenere che, date le più agiate condizioni d'esistenza in Tunisia, la media delle nascite finirebbe col superare la media delle nascite del Regno e perfino della Sicilia. Ma in tal caso aumenterebbe anche la media dei decessi, e d'altronde ciò non impedirebbe che, mentre oggi l'eccedenza delle nascite sulle morti è di 6 o 7 per mille individui all'anno, divenisse di 12 o 13, come in Sicilia, o anche maggiore. Mentre la popolazione italiana aumenta ora, per le nascite, di sei o settecento individui all'anno, aumenterebbe, poi, di 1200 o di 1400. Un aumento dunque considerevole ci sarebbe sempre, tale da dare alla nostra colonia la prevalenza numerica sulle altre.

(1) Nel 1881, il R. Consolato in Alessandria valutava la popolazione italiana a 11,980 persone.

III.

Storia della colonia italiana - Carattere dell'immigrazione nostra in Tunisia - Provenienza dal regno - Ripartizione per gruppi professionali.

Cerchiamo di ricostruire, cogli scarsi elementi che abbiamo, e tirando un po' a indovinare, la storia della nostra colonia tunisina.

È noto come le repubbliche italiane, Pisa, Genova, Venezia, tra il XII e il XIII secolo, stringessero trattati colla Tunisia. Frequenti trattati colla Tunisia conclusero anche i re di Sicilia. È quindi probabile che un certo numero di commercianti italiani, siano stabiliti in Tunisia nel medio evo (1). Veramente, scorrendo le cronache tunisine, non mi sono imbattuto in nomi d'origine italiana; ma certo dei commercianti italiani vi dovevano essere, perchè noi vediamo che nei trattati, in quello, fra gli altri, tra Pisa e il re di Tunisi, è accordata facoltà di avere un *fonduk* (da cui il nostro *fondaco*, abitato in comune da genti d'una stessa nazione), bagni, chiesa, cimitero, e riconosciuta la giurisdizione esclusiva del console nelle contestazioni tra i suoi amministrati. Pochi, senza dubbio, erano questi commercianti italiani, viventi oscuramente, e il meno male che potevano, nei loro quartieri, tra continue paure e sospetti.

Bisogna poi ricordare che i Normanni di Sicilia, sotto Ruggero II, ebbero nelle loro mani Mehdia, Sfax, Zauila, Gerba, e vi tennero presidio per vari anni, e che anzi El Hassan, possessore del reame di Tunisi, si riconobbe vassallo e tributario del re di Sicilia; che Gerba, uscita di mano ai re di Sicilia, venne poi riconquistata dal grande ammiraglio Ruggero di Loria, e fu, insieme alle isole Kerkenna, possedimento della famiglia di Loria, da cui passò di nuovo alla Sicilia; che fortunate imprese condusse in Tunisia Alfonso di Aragona; che, insomma, dal secolo XII al secolo XVI la Tunisia fu campo aperto alle gesta bellicose e alle imprese commerciali dei Siculi e dei Genovesi, e che soprattutto Gerba non isfuggì definitivamente alla signoria sicula che quando divenne nido di pirati famosi, come Hair-ed-din o Caireddin, detto Barbarossa, e Dragut, e il dominio turco fu assicurato in Tunisia per virtù di Sinan Bascià. Queste varie vicende lasciarono in Tunisia un sedi-

(1) Un viaggiatore svizzero, che visitò la Tunisia verso il 1856, e colse l'occasione per pubblicare su di essa alcuni appunti, afferma, nè so da quali fonti siagli venuta la sicurezza con cui s'esprime, che nel secolo XIII già "un très-grand nombre de Pisans étaient fixés dans les États du Roi de Tunis." Vedi *Notice sur la Régence de Tunis* par J. Henry Dunant, Genève, 1858, pag. 14.

mento di popolazione italiana, come le acque, ritirandosi, lasciano un qualche limo fecondatore sulla terra inondata.

Occorre poi sapere che l'isola di Tabarca fu, nel secolo xvi, ceduta ai Lomellini di Genova dal famoso corsaro Hair-ed-din, in compenso della libertà accordata dai Genovesi al non meno famosò corsaro Dragut, che nel 1540 era caduto in potere di Giannettino Doria.

Dei coloni liguri furono trapiantati nell'isola, e si erano andati moltiplicando sino a un migliaio circa, quando nel 1741, venuto all'orecchio di Alì-Bey, allora regnante, che la Repubblica di Genova stava per cedere l'isola alla Compagnia francese della Calle, milizie tunisine corsero su Tabarca, occuparono di sorpresa la terra e misero tutto a ferro e fuoco; gli abitanti, parte furono condotti prigionieri a Tunisi, parte, per opportuna provvidenza di Carlo Emanuele III, re di Sardegna, si raccolsero nell'isola di San Pietro. I discendenti dei cosiddetti Tabarchini e altri Italiani che, corseggiati sulle coste d'Italia dai Barbareschi, si trovavano in stato di schiavitù (1), sul principio del secolo xix furono liberati, per intervento di nazioni europee, e specialmente dell'Inghilterra, e fatti sudditi sardi.

Si aggiunga un certo numero d'israeliti, originari d'Italia o tunisini, che ricuperarono a poco a poco, o acquistarono la sudditanza toscana, sarda o napoletana; alcuni cappuccini italiani, la cui missione fu stabilita in Tunisia fin dal secolo xiii, e non cessò che nel 1890, per opera del cardinale Lavigerie; infine un gruppo, non molto numeroso, di operai siciliani o sardi, che davano mano a quei pochi lavori che si andavano facendo in Tunisia, e di pescatori siciliani e napoletani, che traghettavano in Tunisia nella stagione della pesca, e rimpatriavano subito dopo. Di tutti questi elementi si componeva la colonia nostra verso la metà del secolo scorso, e non superava, tutt'insieme, le sei o sette migliaia, come afferma il Finotti. In quell'epoca i Maltesi prevalevano per numero anche su la nostra colonia (2). Scarsa era allora l'immigrazione in Tunisia; nulla c'era che potesse darle l'abbrivio: i lavori pubblici ben pochi, l'agricoltura in mano agl'indigeni, e, oltrechè troppo incerta

(1) " Les esclaves de chaque nation avaient leur bagne, ou fondouk, soit prison ou bain, " gardé par les soldats du Bey. C'était un vaste bâtiment assez proprement tenu, dans le" quel ils étaient réunis, avaient leur demeure, prenaient leurs repas et pouvaient même " vivre en famille „ Dunant, op. citata, pag. 162.

Il Dunant aggiunge che di questi bagni, sul principio del secolo xix, ce n'erano quattro: uno pei Corsi, uno pei Romani, uno pei Ragusini ed uno pei Napolitani; quanto agli individui di altre nazionalità, essi venivano distribuiti, secondo i casi, tra i quattro bagni suindicati. I Tunisini trattavano i prigionieri con molta umanità, e del resto è noto che presso i musulmani la schiavitù è stata sempre più mite che non presso i cristiani.

(2) G. Finotti, *La Reggenza di Tunisi*, Malta, 1856, pag. 354.

era la proprietà perchè gli Europei si arrischiassero a comperare terre, essi non ottennero il diritto di possedere beni immobili in Tunisia, che dopo il trattato italo-tunisino del 1868 e convenzioni speciali fra la Tunisia e le diverse potenze europee. Quindi, la nostra colonia era quasi stazionaria e tutta raggruppata nelle città marittime, ed aveva un carattere essenzialmente commerciale. Gl'indigeni, nomadi, pastori o, tutt'al più, agricoltori con metodi primitivi, di commerci coll'estero non si curavano gran che; epperò questi commerci erano in mano agl'Italiani e ai cinque o seicento Francesi che vivevano accanto a loro. Insomma gli Europei integravano la vita economica del paese, nella parte a cui non si sobbarcava la gente indigena. Era, quindi, la colonia nostra più agiata che non sia ora, e bene accetta alle popolazioni ed alle autorità; e non pochi Italiani coprirono importanti uffici presso la Corte beilicale e nelle amministrazioni tunisine. Ordinata e tranquilla, viveva uscio a uscio, e componeva come una vera famiglia; perfettamente affiatata colle altre colonie, essendo superiore alla francese per numero ed alla maltese per coltura, aveva finito coll'imporre agli altri Europei la sua lingua, i suoi usi, le sue istituzioni.

Una corrente d'immigrazione italiana importante incominciò a delinearsi dopo il 1870. Dati precisi, pei primi anni di quel decennio, non ne ho: ma so che nel 1876 vennero a stabilirsi in Tunisia 304 Italiani e 202 nell'anno seguente. Nel 1878 i nostri immigranti salgono d'un tratto a 1500 circa (1). A che cosa era dovuto questo rapido aumento dell'immigrazione italiana? Al fatto che in quell'anno appunto si cominciò a dare opera attiva alla costruzione della ferrovia francese da Tunisi al confine algerino.

Sicchè si può dire che, fin dalle origini, furono i Francesi quelli che promossero una considerevole immigrazione italiana in Tunisia. Da allora la nostra immigrazione è andata sempre aumentando, ma specialmente dopo l'81, cioè dopo l'occupazione francese. E quale periodo di attività seguisse a quell'evento, ce lo dipinge a vivi colori una relazione consolare del 1886. « Un nascere repentino d'istituzioni, un raggrupparsi i cittadini in nuovi « nuclei di sperate attività, e nuove leggi emanarsi, e nuovi ordini intro- « dursi, quali solo paesi ben più di questo progrediti posseggono, darsi « mano ad opere e lavori pubblici, per vero più che dir non si possa utili ed « anzi, senz'altro, da lunga pezza richiesti e necessari, e un mutamento tale, « in una parola, iniziarsi dell'interna amministrazione, quasichè una insa- « ziabile sete di civiltà si fosse d'un tratto imposta alla mente dei gover-

(1) Vedi *Cause dell'emigrazione e dei caratteri che essa assume nelle varie regioni e province.* 1881, pag. 205.

« nanti, in modo da far credere che un'èra nuova sia in fatto per la Reggenza « incominciata, e che questa su solide basi di prosperità riposi » (1).

E in verità le speranze di trovar proficuo lavoro in Tunisia non furono tradite. Parecchie migliaia di nostri lavoratori, immigrati qua dopo l'81, ebbero modo d'impiegare le loro braccia, di vivere e mettere anche da parte qualche cosa. Dal 1881 ad oggi si sono aperte strade per oltre 1600 chilometri; si sono costruiti circa 600 chilometri di ferrovie; si è creato il porto di Tunisi; si è rifatto e trasformato in formidabile arnese di guerra il porto di Biserta; si sono allargati e riattati quelli di Susa e Sfax; si sono innalzati numerosi edifici pubblici da allogarvi le Amministrazioni governative e municipali; si sono costruiti scuole, caserme, ospedali, chiese, prigioni; si sono poste in esercizio numerose miniere e cave; le città, per opera dei privati, si sono allargate e abbellite di nuovi quartieri. Questa trasformazione della Tunisia ha richiesto l'impiego d'una copiosa mano d'opera. E i lavoratori siciliani hanno sciamato in Tunisia a schiere dense e laboriose. Notevole è poi questo, che la nostra immigrazione operaia si è andata regolando da se stessa, come a dire automaticamente, in modo che l'offerta non ha mai superato la domanda di lavoratori tanto da creare torbidi, fastidi e crisi, e da dovere provvedere all'esodo di turbe di operai delusi. Salvo un caso occorso nell'estate del 1900, in cui, a causa della crisi imperversante nelle Puglie, si creò artificialmente una corrente d'immigrazione, in Tunisia, composta di bottai, di cui non c'era richiesta, io non ricordo che siasi mai dovuto provvedere al rimpatrio in blocco d'un grosso stuolo d'operai. Lasciata a sè, la nostra immigrazione facilmente si equilibra. Certo, dei vinti, nella quotidiana lotta per l'esistenza, ce ne sono qui come altrove, ma non in proporzioni anormali. Si danno talora sussidi a operai malati, ad orfani, a vedove; ma i validi, gli adulti, bisogna riconoscerlo, non ricorrono alla carità pubblica che di rado. I rimpatri gratuiti, sebbene raggiungano in capo all'anno una discreta cifra, sono isolati, individuali e, per lo più, di malati, di donne, di fanciulli. Nè questo equilibrarsi della nostra immigrazione paia cosa maravigliosa, in modo da dovere ricorrere, per spiegarla, ad una delle solite armonie economiche. Gli è che i nazionali qui stabiliti, data la frequenza, regolarità e facilità delle comunicazioni tra l'Italia e la Tunisia, funzionano collettivamente come una specie di borsa del lavoro; appena il bisogno di nuova mano d'opera si fa sentire, i lavoratori di qui avvertono i parenti, gli amici e i compaesani di laggiù, e questi traggono in Tunisia nel numero, su per giù, richiesto. Così è che, esaminando le statistiche della nostra

(1) Relazione Jona, *Intorno alle condizioni economiche e commerciali della Tunisia* (Bollettino del Ministero degli affari esteri, giugno 1886).

immigrazione in Tunisia, si scorge un'esatta corrispondenza tra l'entità della corrente immigratoria e le date in cui si è posto mano a lavori di maggiore o minore importanza.

La peste delle colonie, e anche di questa, non sono gli operai, che non chiedono altro che di guadagnarsi, a forza di stenti, un tozzo di pane, e alla beneficenza non ricorrono che quando, per malattia o per sopravvenute disgrazie, siono proprio ridotti al lumicino, ma i cercatori d'impieghi, gente che, per lo più, non ha trovato da far bene in Italia perchè non ha voglia di lavorare. Adesso non ne giungono più tanti, come qualche anno fa, perchè forse, persuasi che questo non è poi il paese di Bengodi, e che gli impieghi non si trovano qui ad ogni svolta di via, hanno preso un'altra direzione. Tuttavia alcuni ne giungono, di tanto in tanto, muniti di buone commendatizie, poichè a chi raccomanda non gli duole il capo, e chiedono l'impiego; e i più con una certa aria come se ti facessero una gran degnazione a chiedertelo, o avessero diritti da far valere: e ciò non deve far maraviglia, perchè si sa bene che i regi uffici all'estero per poco non debbono provvedere il callista a chi abbia le estremità magagnate. Son essi, naturalmente, che, se non si trova loro subito un impiego, vanno facendo spallucce, come a dire: Oh! che ce li tiene a fare il nostro Governo questi signori? E son essi che stampano sui giornali che i consoli s'occupano dei loro connazionali come del terzo piede che non hanno, secondo avrebbe detto la buon'anima del padre Cesari. A volte si riesce a scovare loro un posticino, ma è difficile azzeccarne i gusti. Per lo più sanno di lettere, hanno qualche dimestichezza coi libri, e di certi mestieri non vogliono sentir parlare. E poi, se bisogna lavorare e contentarsi d'un magro stipendio, siamo giusti, non valeva la pena di scomodarsi a venir fin qui. Mi ricordo di uno capitato qui cinque o sei anni fa. Diceva di morir di fame; si sarebbe contentato di un posticino qualunque. Gli si trovò un impiego d'indicatore sulla ferrovia di Goletta, allora italiana; una settantina di lire al mese, tanto da vivere, in attesa di meglio. Poco mancò che egli non pigliasse a ceffoni chi aveva la bontà di offrirglielo. Lui aveva il suo bravo certificato di studi e non si abbassava a certi impieghi di gente materiale. Vero è che, se si recava a disdoro di accettare un impiego che non gli permettesse di raspar sulla carta, non ebbe ritegno di ricorrere alla carità pubblica per sussidi e rimpatrio.

E sullo stesso stampo è il 90 per cento dei cercatori d'impiego.

Ed io debbo confessare che, mentre per i nostri operai e contadini non ho che dell'ammirazione e, quando occorra, un senso di pietà gentile, per questi cercatori d'impiego non provo che ripulsione.

Tornando agli operai, occorre notare che il loro crescente afflusso ha cambiato il carattere della nostra colonia, poichè l'elemento operaio ha preso

un enorme sopravvento, e la colonia da commerciale, quale era prima, si è fatta, tra il 1885 e il 1895, essenzialmente operaia.

Ora che l'assetto economico della Tunisia è, se non completo, almeno abbastanza inoltrato, questa corrente d'immigrazione operaia va gradualmente scemando e assumendo un altro carattere. Mi spiego. Gli Europei, da qualche anno in qua, sono venuti acquistando da 500 a 600 mila ettari di terra, che si va mano mano sottoponendo a coltura intensiva. L'agricoltore indigeno mal si adatta ad un lavoro continuato, e oltracciò è restio ad adottare metodi di coltura nuovi. Donde il bisogno di agricoltori europei. E la Sicilia, come prima inviava operai, così ora ha cominciato a inviare agricoltori, sicchè la nostra colonia accenna nuovamente a trasformarsi: commerciale fino al 1881, essenzialmente operaia dal 1881 ad oggi, essa sarà una colonia di agricoltori fra 15 o 20 anni. Oltre che gli agricoltori, da 3 o 4 anni, vengono qui in numero sempre crescente, è da considerare che nell'operaio siciliano, a grattarlo un po', ci si trova sotto il contadino, sicchè in contadini si tramutano facilmente i nostri muratori, scalpellini, minatori e terraiuoli. È quindi per la nostra colonia una trasformazione, non solo probabile, ma agevole e sicura, e da desiderare che si compia presto, poichè oramai questo non è più paese da immigrazione operaia: gli operai che ci sono bastano al bisogno, e non potrebbe la Tunisia accoglierne di più, senza che si producesse una crisi dei salari.

Lasciamo che la nostra immigrazione si svolga liberamente, senza sussidi e senza direzioni, come ha fatto sin qui. Troverà da sè la sua via, meglio di quello che non sapremmo additargliela noi. Un certo tempo ho creduto che fosse utile istituire qui un patronato per gl'immigranti. Ora, viste le vicende della nostra colonia, credo invece che codesta istituzione riuscirebbe, non solo superflua, ma nociva. Per quella tutela che occorre agli immigranti ci sono i regi uffici consolari, alcune associazioni, come quella di beneficenza, quella di mutuo soccorso tra gli operai, e in genere i compaesani qui stabiliti. A più sicuri nocchieri di questi, per condurla a buon porto, non potremmo affidare la barca della nostra immigrazione.

Un ufficio di patronato, oltre al pericolo che coloro i quali diffidano di noi attribuissero tutt'altro scopo alla sollecitudine che esso spiegherebbe in pro degli immigranti, farebbe nascere grandi illusioni, farebbe credere che basti venir qui per aver lavoro assicurato, e finirebbe col promuovere una corrente d'immigrazione sproporzionata al bisogno, creando così a se stesso ogni sorta di difficoltà e di fastidi. Lasciamo che l'immigrazione si svolga, qui, libera e spontanea, ed essa, senza artificiosi congegni, si adatterà all'ambiente, come le acque, lasciate a se stesse, s'adattano alle accidentalità del terreno, e si trasformerà da sè, come si trasformano certi animali secondo il colore del luogo in cui vivono.



La nostra immigrazione ha carattere di permanente o di temporanea? Prima di rispondere a questo quesito, sarebbe bene intenderci circa il significato delle parole « permanente » o « temporanea » con cui si designa l'immigrazione. Dico questo, perchè, scorrendo alcune delle relazioni consolari contenute nel volume *Emigrazione e colonie* del 1893, mi è sembrato di scorgere come sieno molto vari i criteri da cui si deduce il carattere di permanente o di temporanea di questa o quella corrente migratoria. A me pare che il solo criterio pratico, se anche non ci dia matematica esattezza di risultati, possa essere questo: considerare come appartenenti all'immigrazione permanente tutti quelli che si recano all'estero coll'idea di rimanervi *per un tempo indefinito*; come appartenenti all'immigrazione temporanea, quelli che vi si trasferiscono *per un tempo determinato*, soprattutto quando questo abbia *carattere di periodicità*.

Può darsi che un certo numero di quelli che immigrano a tempo indefinito, non trovando da far bene nel paese d'elezione, se ne ritornino anche subito in patria; può darsi che altri, dopo aver fatto nel paese d'elezione una più o meno lunga dimora e raggranellato qualche soldo, tornino al paesello natio, a godersi il frutto delle loro fatiche. Ma come possiamo noi tener dietro a queste, dirò così, variazioni di propositi individuali, di cui non sono nemmeno consapevoli, nè le prevedono, quelli stessi che emigrano? Perchè, infine, sono pochi coloro che, al momento di partire o di giungere in un dato paese, pronunciano il *nos patriam fugimus!* O se questa bestemmia l'hanno sulle labbra, non l'hanno nel cuore. Nei primi giorni del distacco, non credo ci sia neppure uno che, in fondo all'animo, non carezzi la speranza di tornare un giorno in patria. Per troppi vincoli a sè ci lega e avvinghia il luogo in cui siamo nati, in cui si sono respirate le prime aure vitali; e questo complesso sentimento di dolore e di rammarico fu ben reso dal nostro Manzoni, in quella stupenda pagina che è l'addio di Lucia al paesello natio.

Dopo qualche tempo, il dolore e il rammarico s'attenuano, impallidiscono i ricordi, e il nuovo ambiente comincia a intessere attorno all'immigrante la sua sottile e invisibile rete d'interessi, d'abitudini, di simpatie, per cui moltissimi finiscono coll'adottare definitivamente il paese di elezione.

Che se è relativamente facile nei paesi transatlantici distinguere l'emigrazione permanente dalla temporanea, qui non è possibile, a così breve distanza dall'Italia e con tanta frequenza ed economia di comunicazioni, ove non si adotti il criterio sovra indicato. Attenendoci invece ad esso, possiamo dire che l'immigrazione nostra in Tunisia ha prevalentemente carattere di

permanente. Emigrano qui, per un tempo indefinito, non pure gli agricoltori, ma anche gli operai, i quali, tutt'al più, si trasferiscono, secondo la richiesta, da un punto all'altro della Tunisia, ma raramente se ne partono, salvo che da malattie o da disgrazie non sieno resi inabili al lavoro. All'immigrazione temporanea, con carattere di periodicità, appartengono un certo numero di pescatori, circa 2500, di cui 700 per la pesca del tonno, nella tonnara di Capo Buono e di Monastir; gli altri per la pesca delle sardelle, delle acciughe, dei polipi, delle spugne, nelle acque di Tabarca, Goletta, Susa, Monastir, Mehdia, Sfax. Questi non restano in Tunisia che cinque o sei mesi, dal marzo all'agosto; e i pescatori addetti alle tonnare, solo tre mesi, dal maggio al luglio (1).

Un'altra forma d'immigrazione temporanea con carattere di periodicità, l'abbiamo negli operai forestali, che vengono pel taglio delle macchie, di cui è ricco il nord-ovest della Tunisia. Si possono valutare da 200 a 250 ogni anno, e anche questi non risiedono in Tunisia che per cinque o sei mesi.

Infine una forma d'immigrazione temporanea, non periodica ma intermittente, si ha nelle numerose balie toscane, che restano in Tunisia per un periodo di tempo che varia dai 10 ai 12 mesi, quanto dura il periodo dell'allattamento. Esse non si fissano nel paese, come non vi si fissano altre donne toscane che vengono qui in qualità di domestiche, e vi restano da quattro a cinque anni. Questa forma d'immigrazione temporanea può valutarsi a un centinaio di persone, un anno per l'altro.

* * *

Rispetto alle regioni del Regno da cui provengono, gl'immigranti italiani si possono dividere in cinque gruppi, che dispongo in ordine d'importanza:

1° Il gruppo siciliano;

2° Il gruppo dell'Italia centrale;

3° Il gruppo dell'Italia meridionale;

4° Il gruppo sardo;

5° Il gruppo dell'Italia settentrionale.

Quale è la forza numerica di ciascun gruppo? Venuto meno lo sperato ausilio del riscontro degli stranieri, dati molto precisi non si possono fornire, ed è mestieri contentarsi di cifre approssimative.

---

(1) Nel 1900 i pescatori giunti in Tunisia furono 2663; di cui 500 a Sidi Daud e Monastir, per la pesca del tonno; 983 a Sfax per la pesca dei polipi e delle spugne; 1183 fra Tabarca, Susa, Mehdia, Sfax, Goletta, Monastir, per la pesca delle sardelle e acciughe, dei gamberi, pagelli, scolmi, naselli, alacci.

Avendo dai registri consolari del 1900 ricavato la provenienza, o meglio il domicilio, per 4000 individui, presi nell'ordine in cui si presentavano, ho avuti i seguenti risultati:

Siciliani	2908,	cioè il	72. 70 °/₀
Italiani del centro	660	»	16. 50 »
Meridionali	198	»	4. 95 »
Sardi	136	»	3. 40 »
Settentrionali	98	»	2. 45 »

Credo che queste percentuali siano abbastanza attendibili, e che non cambierebbero sensibilmente, anche se si facessero indagini sovra un maggior numero d'individui.

Applicando queste percentuali all'intiera popolazione italiana in Tunisia, essa risulterebbe così composta:

Siciliani	circa	58,000
Italiani del centro.	»	13,000
Meridionali	»	4,000
Sardi	»	3,000
Settentrionali	»	2,000
	Totale . . .	80,000

Ma se questa ripartizione ci dà, per così dire, la statica della nostra colonia, non ce ne dà la dinamica. Mi spiegherò meglio esaminando ciascun gruppo. Il gruppo siciliano, che è largamente rappresentato in tutti i rami professionali, ma dà soprattutto un enorme numero di operai e d'agricoltori, prevale attualmente nella nostra colonia, ed è destinato ad assumere, in seno ad essa, un'importanza sempre maggiore per il fatto che l'immigrazione è essenzialmente composta di Siciliani. È la Sicilia che alimenta la nostra colonia, e nella Sicilia le fonti vive e, quasi direi, le due mammelle da cui la colonia trae il nutrimento, sono le due province di Palermo e di Trapani, che insieme formano circa il 77 °/₀ del gruppo siciliano.

Il gruppo dell'Italia centrale, che occupa il secondo posto, ed è quasi esclusivamente formato di Toscani, dal punto di vista dinamico dovrebbe prendere il terzo posto, venire cioè dopo il gruppo dei meridionali. Esso ha, infatti, una grande importanza, perchè vi è compreso l'elemento israelita livornese. Ma questo elemento, se aumenta per le nascite, non aumenta per il fatto dell'immigrazione: non c'è più emigrazione d'israeliti livornesi per la Tunisia. Una corrente migratoria dalla Toscana in Tunisia c'è, all'infuori degli israeliti, ma non è molto importante. Il gruppo dell'Italia cen-

trale ci dà un gran numero di banchieri, commercianti, industriali e professionisti, la maggior parte israeliti, e per il resto molti domestici, serve, balie, originari per la maggior parte delle province di Lucca e di Pisa, chè i Toscani sogliono essere preferiti, non soltanto dalle famiglie italiane, ma anche dalle straniere, per la purezza e la grazia del favellare.

Il terzo gruppo, quello dell'Italia meridionale, numericamente men forte del gruppo dell'Italia centrale, ha per noi maggiore importanza, perchè, dopo il gruppo siciliano, rappresenta la più forte corrente d'immigrazione in Tunisia; cosicchè, col tempo, prenderà certamente il secondo posto. Esso ci dà qualche professionista e commerciante, ma, più che altro, pescatori.

Il gruppo sardo, contrariamente a quanto generalmente si crede, non ha grande importanza numerica, chè i Sardi amano poco di emigrare. Tuttavia anch'esso rappresenta una corrente viva d'immigrazione. Ci dà, più che altro, minatori.

Il gruppo settentrionale è destinato, come il centrale, a scemare d'importanza di fronte all'ingrossare degli altri gruppi, Ha importanza attualmente, perchè è compreso in esso l'elemento ligure, formato dai discendenti degli antichi Tabarchini; ha importanza storica, ma non riceve che scarsissimo alimento dall'immigrazione. Il gruppo dei settentrionali ci dà commercianti e minatori.

In conclusione, i vivai della nostra colonia sono la Sicilia, le province dell'Italia meridionale e la Sardegna. Ciò, del resto, era da presupporre, poichè, per ragioni di vicinanza, di clima, di abitudini, i Siciliani, i Sardi e i meridionali si trovano in Tunisia più in casa loro che gl'Italiani del centro o del nord. C'è per quelli una *minor resistentia* da superare. E l'emigrazione, come le malattie, segue le vie della minima resistenza.

***

Da quanto precede si deduce che la nostra colonia è, in fondo, una colonia siciliana: i Siciliani sono circa 60,000 su 80,000 persone. Quindi la colonia nostra deve presentare caratteri corrispondenti all'origine e composizione sua, cioè rivelare nel suo complesso, tanto nei difetti quanto nelle buone qualità, una grande analogia colla popolazione siciliana del Regno, almeno nei suoi strati popolari. E così è, salvo quelle modificazioni, lievi, in verità, che il contatto più intimo con altre genti italiane e straniere può avere introdotto nel seno di questa massa siciliana. La psicologia collettiva della nostra colonia è la psicologia della razza siciliana; la nostra colonia è l'imagine impiccolita della Sicilia, riportata sopra un quadro di modeste proporzioni con uno sfondo tunisino. A me, non Siciliano, e non sospetto quindi di regionalismo, sia lecito discorrerne con onesta franchezza.

Difetti, codesti popolani di Sicilia, trapiantati in Tunisia, ne hanno, parte risultanti dal malgoverno, che per secoli si è fatto di loro gente in patria, parte rampollanti su dalla stessa loro essenza etnica. Alla prima causa è da attribuire l'ignoranza crassa in cui i più sono immersi: non ci siamo mai preoccupati di dirozzarli, d'ingentilirli, di piallarli, se mi è lecito dir così; abbiamo lasciato che venissero su rudi e incolti, come la natura gli educava. Alla prima causa è anche da attribuire un certo senso di sfiducia, mal celato, per tutto ciò che, da vicino o da lontano, rappresenta l'ente governo, il quale ad essi non rammenta altro che spogliazioni, angherie e sopraffazioni dei potenti a danno degli umili; sentimento, tuttavia, che, bisogna pur riconoscerlo, si attenua e sparisce all'estero, per quanto riguarda l'autorità consolare, sia perchè questa, per la natura stessa delle sue funzioni, ha atteggiamenti quasi paterni, sia perchè sola simboleggia per gli immigrati la patria. Ma lo stesso sentimento di sfiducia riappare poi nella ritrosia spiccata a guidare la giustizia alla ricerca e punizione dei delinquenti; un po' perchè il Siciliano crede che questo sia un far la spia, un po' perchè, in fondo, le sue partite del dare e dell'avere, con chi lo abbia offeso, egli preferirebbe accomodarle da sè, e non rimettersene alla pubblica vendetta. Anche qui l'istituto dell'*omertà*, del silenzio in certi casi eroico, afferma i suoi diritti.

Imputabili, infine, alla prima causa sono certe forme d'immoralità, che non provengono da corrotta natura, ma da ignoranza del male; mentre poi, d'altro canto, si trovano in mezzo alla popolazione siciliana indizi certi d'una moralità superiore a quella di altre razze; rarissime, ad esempio, le unioni illegali, scarse le nascite illegittime, grande il rispetto dei figliuoli pei genitori, e non meno grande l'attaccamento di questi per quelli.

Alla natura etnica sono imputabili l'impetuosità del carattere, l'impulsività e lo scarso potere d'inibizione, un sentimento esagerato dell'onore, da cui originano atti di violenza e reati di sangue.

Ma, in compenso di questi e di altri difetti, quante solide e preziose virtù, quante energie fisiche e morali accumulate nella sostanza originaria della razza! Anzitutto, un senso di fierezza nazionale, che non è facile riscontrare negli altri Italiani. Gli è che la plebe siciliana ha avuto collo straniero contatti solo superficiali. La servitù è passata sulla testa dei Siculi, non a traverso i cuori. Saraceni, Normanni, Angioini, Spagnuoli hanno potuto modificare le forme esteriori, ma non hanno intaccato l'essenza della razza; e si sono dissipate le male signorie straniere, come si dissipa la nebbia senza lasciare sull'erba che un sottile vapore acqueo. Di esse la plebe siciliana non serba ricordo, o, se pur lo serba, non ne ricava cho un sentimento di diffidenza per tutto ciò che è straniero. E come, in fondo, dei progressi delle

altre genti ha scarsa conoscenza, a causa dell'ignoranza sua stessa, così non ha per esse soverchia ammirazione, e dal raffronto non trae argomento a sfiducia di se stessa, come altre genti italiane; appunto perchè il suo orizzonte è più limitato, vede meglio e più giusto, e non ha la convinzione d'una inferiorità che certi nostri grandi baccalari in sociologia e in altre scienze dell'avvenire ci vogliono gabellare per organica e irrimediabile, mentre non è in realtà che inferiorità economica, dovuta a cause accidentali, e quindi passeggera. In essa dunque, se un ricordo vive e l'esalta, è il ricordo magnifico, sebben confuso, della grandezza d'un tempo, e tre o quattro secoli di decadenza italiana non sono valsi ad abbuiare in lei il senso superbo dell'italianità sua.

Nelle genti piegate sul quotidiano lavoro vibra l'anima dei padri, reduci trionfatori delle terre e dei mari; e come per le fibre delle piante ascendono i succhi vitali, così per le vene della plebe siciliana ascende la superbia delle antiche gesta. E però nel popolano di Sicilia, per rozzo e ignorante che sia, trovi il sentimento patriottico profondo e vigoroso, come tutti i sentimenti che hanno radice nelle remote origini. E io credo che anche questo lo renda refrattario ad ogni opera di assimilazione e di assorbimento che si volesse tentare su lui (1).

Un altro pregio ha, dal punto di vista nazionale, il Siciliano agli occhi nostri, ed è che in lui non v'ha ombra di regionalismo: contrariamente a quello che dai più si crede, la gente siciliana è, tra le genti italiane, quella appunto in cui è più vivace il sentimento unitario, forse a conferma della tradizione, che vuole i Siculi essere originari del centro e del cuore d'Italia, e discesi negli antichissimi tempi dalle ardue rocche di Fescennia, Faleria, Antenne a popolar la Trinacria, e a spiegazione del fatto che in Sicilia il volgare italico diede i primi vagiti, ed educò i primi fiori e i primi frutti della rinnovata coltura italiana. Il Siciliano, insomma, ci si addimostra l'uomo italico per eccellenza, colle sue millenarie attitudini alle peregrinazioni lontane, colla sua tenace passione pel mare, col suo amore profondo al lavoro dei campi, colla sua rassegnazione al male, coi suoi scarsi bisogni, col suo senso realista della vita, coi muscoli induriti e colle mani fatte callose dagli strumenti grossolani a cui sono da secoli asservite; capace, seguendo il suo istinto individualista, di fare grandi cose, anche abbandonato a se stesso. E oggi che, rifatta dall'unità e dalla pace, la patria sente risorgere

(1) La maggiore fierezza patriottica e la più grande resistenza, che oppongono le genti dell'Italia meridionale ad ogni forma di assimilazione o assorbimento, è stata constatata anche nelle colonie dell'America del Sud. Vedi F. Macola, *L'Europa giovane alla conquista dell'America latina*, pag. 399.

le sue forze e gonfiarsi le vene di nuove linfe vitali, è fatale che ella slanci nuovamente fuori dai fianchi fecondi quest'uomo mediterraneo a riconquistare, col tenace e pacifico lavoro, le terre ed i mari, e che il Siciliano di oggi g'tti le sue propaggini sulle terre vicine, e solidamente vi si impianti, e non lasci più presa. E ove si tenga conto che in quest'opera di pace, di civiltà, il Siciliano ha compagne altre sue qualità preziose, e cioè la resistenza meravigliosa al lavoro, la proverbiale sobrietà, la parsimonia, la fermezza dei propositi, la praticità d'idee, sarà agevole spiegare come, senza capitali, senza sussidi, senza consigli, senza direzioni, se alcuni nella grande massa degli immigranti soggiacciono, i più mettono vigorose radici in Tunisia, e ci vivono, quando non riescono a prosperarvi.

Scendono dalle navi e dalle barche col loro piccolo fardello sotto il braccio e appena qualche soldo in tasca, e umili, modesti e ignari di tutto, sol di questo al più consapevoli che, dove c'è terra e sole, le braccia loro rappresentano una maravigliosa forza trasformatrice, si spandono per le deserte campagne tunisine. E per mesi, per anni, non si sente più parlare di loro. Scrivono le famiglie, per averne notizie, agli uffici consolari, e questi, il più spesso, son costretti a rispondere che non s'è potuto rinvenire traccia di essi. Ed essi, invece, proseguono l'opera loro silenziosa. Tenaci e rassegnati a tutto, non li spaventa la miseria, poichè da vicino la conobbero già in casa loro; temprati alle tribolazioni, mai disperando dell'avvenire, non si dànno per vinti alla prima difficoltà che incontrano, ma proseguono lottando imperterriti finchè la vittoria è loro. Ed ecco, un giorno, una piccola capanna di frasche sorge su pochi metri quadrati di terra verde, cui il deserto arido e brullo circonda, poi la capanna di frasche si trasforma in una baracca di legno, e il verde attorno s'allarga; e dopo la baracca sorge una piccola casa bianca, e accanto a questa ne spunta un'altra, e quindi altre ancora congiunte un po' a caso, di tra il grigio degli ulivi, tra i pampini delle viti, sopra le bionde spighe del grano; ed ecco, infine, formarsi il pago, il vico, il centro agricolo italiano, e attorno attorno la terra, già sterile d'ogni bene, è tutta còlti e seminati di più maniere, e sono piantagioni ben ordinate di alberi fruttiferi, e campi biondeggianti di cereali, e rossastre aiuole di viti; e al raccolto, nella vitale massa del grano, sono ronche italiane che si fanno strada con stridìo lieto, sono aduste mani italiane che spiccano i maturi grappoli, e per l'aria, sotto il sole benigno, o nelle magiche sere che rinnovano l'alito della patria lontana, echeggiano e si spandono su tutta quella grazia di Dio, come un inno di gloria al lavoro umano e alla vecchia razza mediterranea, le melopee primitive della natìa Sicilia.

E destano i nostri la meraviglia degli stranieri, che veggono l'opera ma-

gnifica di trasformazione [illegible] se,
sont admirables [illegible] ga-
proponeva [illegible]
tezza dell'ingegno [illegible] lavori
Tunisia l'elemento [illegible] pa-
dalla coscienza [illegible]
veggono e sanno [illegible]
essere terra [illegible] geo-
l'opera italiana. [illegible] stri di

Vero è che [illegible]
difetto, di cui [illegible]
di dottrine [illegible] anchini,
essi non sanno [illegible]
volete? Son [illegible]
che a far [illegible]
cambiare d'[illegible] cantonieri,
tradizioni da [illegible]
dei lavorator[illegible] professione
che largamente [illegible]
« o Persa, [illegible] mpenso è assai
« coronata De[illegible] scientifica, la
« all'uomo [illegible]
« perchè ignava [illegible] professione consul-
« nell'ozio, que' [illegible] gruppi:
« sero . . . . . » [illegible]

[illegible]	319,	cioè il	7.97 %
[illegible]	601	»	15.02 %
[illegible]	559	»	13.97 %
[illegible]	81	»	2.02 %
[illegible]	201	»	5;02 %
[illegible]	1,599	»	39.97 %
[illegible]	162	»	4.05 %
[illegible]	200	»	5.00 %
[illegible]	79	»	1.97 %
[illegible]	199	»	4.97 %

In conclusione [illegible]
cialiste (benchè [illegible]
è una mancata [illegible]
non si può fare [illegible]
lustre prof. V[illegible]
« colla nostra [illegible]
« nostro in [illegible]

(1) " Sul [illegible]
" et [illegible]
" terre [illegible]
" et [illegible]

[illegible] potuto adottare la classificazione proposta per il cen-
[illegible] 1881 [illegible] *degl'Italiani all'estero*, Roma,
[illegible] categorie, ed entra in così sottili di-
[illegible] diplomatico o consolare rispon-
[illegible] non la [illegible] dove non ci sia un censimento
[illegible] e per [illegible] no in questo caso. Del resto, lo
[illegible] l'autore dell' [illegible] pubblicata nel volume suindi-
[illegible] da parte [illegible], e attenersi a quella molto più
[illegible] censimento [illegible] a pag. XCVIII).

Sarà bene che l'Italia ricordi, nel caso che la colonia eritrea e la Somalia fossero destinate ad uno sviluppo agricolo, o la fortuna benigna permettesse un giorno che noi potessimo, in qualche luogo, fare opera di civiltà sotto la protezione della bandiera nostra, che nella Sicilia essa possiede una stoffa di colonizzatori di prim'ordine, che non soffre comparazione con alcun'altra gente e che può mettere radici sovra ogni terra, prosperare sotto ogni cielo e fare sprizzar la vita dalle roccie e dalle sabbie. Un ultimo esempio citerò della stima che hanno, anche nolenti, gli stranieri della gente siciliana, come razza di colonizzatori. Il signor L...., cittadino francese, espertissimo di colonizzazione, avendo fatto la sua prova in Algeria e Tunisia, dove possiede discreta proprietà, propostosi di andare a colonizzare nell'Usambara (protettorato tedesco dell'Africa orientale), non volle compagni in quest'impresa che dei contadini siciliani, che andò a cercare sino in fondo alla Sicilia, parendogli che con questi soltanto il tentativo potesse avere certezza di riuscita. Di questi esempi facciamo pro anche noi, quando sarà il momento buono, quando resti la fortuna dall'invidiare alle virtù di nostra gente quei fastigi, a cui è fatale che esse debbano avviare la patria.

*
* *

Come si ripartono per gruppi professionali gl'Italiani in Tunisia? Neppur qui ci soccorrono i risultati del riscontro degli stranieri, e anche qui bisogna tirare a indovinare. Ho ricorso nuovamente ai registri consolari e ne ho rilevata la professione di 4000 individui, così a caso, come si presentavano. Ho poi creduto bene di seguire il sistema adottato pel censimento francese del 1891, che divide gli emigranti a seconda della professione da essi esercitata senza tener conto nè di età nè di sesso, mentre il sistema italiano dell'81 fa distinzione del sesso, e tien conto solo degl'individui superiori ai 9 anni. Ciò perchè non posseggo la cifra degl'Italiani di Tunisia al disotto dei 9 anni, e perchè, sebbene anche qui vi siano molte donne professionalmente attive, in quanto fanno le levatrici, le lavandaie, le stiratrici, le sarte, le commesse di magazzini, e via dicendo, non è agevole precisarne il numero in ciascun mestiere. Se voi, infatti, scartabellate i registri di stato civile o degli atti notarili, trovate che quasi tutte le donne sono comprese nella vaga categoria di « attendenti a casa », fatta eccezione per qualche levatrice o maestra. Gli è che esse hanno una cotal quale ritrosia a dichiarare che fanno opera delle loro mani, che si guadagnano il pane, e non sono a carico della famiglia; e, per un pregiudizio sociale abbastanza sparso, credono di essere tanto più rispettabili, quanto più s'avvicinano all'ideale dell'antica matrona romana, che *domo stetit, lanam fecit.* Ciò premesso, ho diviso la popolazione italiana nei seguenti gruppi:

1° Commercianti (banchieri, agenti di affari, rappresentanti di case, agenti di assicurazioni, agenti di cambio, sensali, rivenditori, albergatori, ecc.);

2° Industriali (fabbricanti, orefici, orologiai, intraprenditori di lavori pubblici, impresari, calzolai, barbieri, sarti, sellai, conciapelli, fornai, pastai, fotografi, tappezzieri, pasticcieri, armaiuoli, ecc.);

3° Agricoltori (contadini, giardinieri, ortolani, ecc.);

4° Professionisti e artisti (insegnanti, avvocati, medici, ingegneri, geometri, architetti, farmacisti, veterinari, pittori, artisti di teatro, maestri di musica, ecc.);

5° Impiegati e commessi;

6° Operai (muratori, scalpellini, falegnami, fabbri ferrai, imbianchini, terraiuoli, manovali, segatori, tagliapietre, minatori, ecc);

7° Domestici;

8° Gente di mare;

9° Addetti ai trasporti (addetti alle ferrovie, ai tramvai, cantonieri, carrettieri, vetturini, ecc.):

10° Senza professione (proprietari, pensionati e non aventi professione determinata).

È certo codesta una ripartizione poco scientifica, ma in compenso è assai pratica, e rende, meglio di una ripartizione rigorosamente scientifica, la fisionomia della nostra colonia (1).

Ora, i 4000 individui, di cui dissi di avere rilevato la professione consultando i registri consolari, si distribuivano così nei vari gruppi:

1° Commercianti	319,	cioè il	7.97 °/₀
2° Industriali	601	»	15.02 °/₀
3° Agricoltori	559	»	13.97 °/₀
4° Professionisti e artisti	81	»	2.02 °/₀
5° Impiegati e commessi	201	»	5;02 °/₀
6° Operai	1,599	»	39.97 °/₀
7° Domestici	162	»	4.05 °/₀
8° Gente di mare	200	»	5.00 °/₀
9° Addetti ai trasporti	79	»	1.97 °/₀
10° Senza professione	199	»	4.97 °/₀

(1) Non ho creduto neppure di potere adottare la classificazione proposta per il censimento degl'Italiani all'estero nel 1881 (Vedi *Censimento degl'Italiani all'estero*, Roma, 1884, pag. 86), la quale comprende nientemeno che 34 categorie, ed entra in così sottili distinzioni, che non sarà mai possibile ad alcun funzionario diplomatico o consolare rispondere acconciamente, salvo che non lavori di fantasia, là dove non ci sia un censimento fatto dall'autorità territoriale, e per molti paesi nemmeno in questo caso. Del resto, lo stesso cav. Pisani Dossi (autore della bellissima *Relazione* pubblicata nel volume suindicato), dovette mettere da parte la proposta classificazione, e attenersi a quella molto più sobria, adottata nel censimento francese (Vedi *Relazione*, a pag. xcviii).

Queste le percentuali che mi risultano. Ma ce ne possiamo completamente fidare? Noterò, anzitutto, che qui, come altrove, c'è la tendenza ad ascriversi ad una categoria un po' superiore a quella cui s'appartiene: il falegname si dichiara ebanista o intagliatore; il domestico, sol che abbia a tenere il libro delle spese, si spaccia per impiegato o commesso, e così via. Alcuni si dicono trafficanti, e figurano quindi nel gruppo commerciale: viceversa, per trafficante intendono un individuo che s'ingegna a vivere come può. Altri si dicono terraiuoli, ma senza distinguere se sono addetti alle costruzioni o all'agricoltura, e bisogna, un po' a caso, distribuirli nel terzo o nel sesto gruppo. Tre gruppi risultano certamente inferiori alla loro importanza reale, quello degli agricoltori, quello dei domestici e l'ultimo delle persone senza professione. Il primo risulta deficiente, perchè la ripartizione fu fatta in base ai registri consolari. Ora, di uffici consolari in Tunisia non ce ne sono che 10. Nelle altre località, dove non esistono uffici consolari, gli atti di stato civile sono redatti dalle parrocchie, dalle municipalità o dalle autorità militari; gli atti notarili spesso dai controllori civili, vice-consoli francesi. E queste località sono appunto quelle in cui si riscontrano i nostri maggiori aggruppamenti agricoli. I nostri registri consolari riflettono prevalentemente l'entità degli aggruppamenti urbani. La percentuale, dunque, degli agricoltori è certamente inferiore alla realtà.

Per ciò che riguarda il gruppo « domestici », si entra in un altro ordine d'idee. Trattandosi di persone per lo più adulte, i domestici dànno un minor contingente alla mortalità delle altre classi sociali; essendo, per lo più, celibi, dànno anche scarso contingente alle nascite. Insomma figurano poco nei registri di stato civile; e, siccome hanno pochi interessi da regolare, figurano anche poco nei registri degli atti notarili.

Anche il gruppo delle persone « senza professione » è inferiore al vero. Poichè pochi amano dichiararsi senza professione; una professione qualunque la scovano sempre. Ne ho pescato uno che si dichiara di professione « civile ». Vattelo a pesca che professione sia codesta! Un altro si dichiara di professione « industrioso », il che suppongo voglia dire che non ha nè arte nè parte, e s'industria a sbarcare il lunario come può. Un altro si dichiara di professione « mendicante ». E almeno questo si sa che cosa vuol dire. A parte ciò, vi ha molti che sono mantenuti fuori di casa dalle famiglie; vi sono i malati cronici, i ciechi, gli storpi, gli orfani, i vegliardi, che andrebbero tutti ad ingrossare il gruppo delle persone senza professione. Per questi non mi è possibile dare alcuna cifra. Cosicchè questo gruppo non comprende che i pochissimi, i quali hanno dichiarato di non avere alcuna determinata professione, e molti proprietari e pensionati. Ma anche di questi è difficile dire se vivano proprio di rendita, o non esercitino, com'è quasi certo per i più, qualche commercio o industria.

Credo, per converso, che il gruppo della « gente di mare » sia alquanto superiore alla realtà, quando si voglia tener conto della sola popolazione stabile; forse a ingrossarlo hanno concorso un po' di quei pescatori e marinai che vengono annualmente per la stagione della pesca.

A ogni modo, poichè non ho mezzo di precisare meglio le percentuali ottenute per 4000 individui, mi attengo, con lievi modificazioni, ad esse, per ripartire la popolazione italiana nei vari gruppi professionali:

1° Commercianti	8 °/₀,	cioè	6,400
2° Industriali	15 °/₀	»	12,000
3° Agricoltori	14 °/₀	»	11,200
4° Professionisti e artisti	2 °/₀	»	1,600
5° Impiegati e commessi	5 °/₀	»	4,000
6° Operai	40 °/₀	»	32,000
7° Domestici	4 °/₀	»	3,200
8° Marinai	5 °/₀	»	4,000
9° Addetti ai trasporti	2 °/₀	»	1,600
10° Senza professione	5 °/₀	»	4,000

Lasciando da parte i raffronti colla popolazione del Regno, poichè, come appare a prima vista, i gruppi professionali non corrispondono — e si tratta, del resto, di raffronti che ognuno può agevolmente fare, con i dati della Relazione sul censimento italiano, eseguito nel 1881 —, mi limiterò ad alcune pochè considerazioni sul probabile avvenire di taluno fra questi gruppi.

Come si vede, il gruppo dei « commercianti » è abbastanza numeroso: ciò, mentre da un lato trova la sua spiegazione nel fatto che la nostra colonia, prima del 1881, aveva, come si disse, carattere prevalentemente commerciale, sfata, dall'altro, la solita leggenda che le nostre colonie si compongono soltanto di operai e contadini. Non dobbiamo, a ogni modo, farci soverchie illusioni, nè contare sopra un notevole incremento di questo gruppo in futuro. Ciò non potrebbe derivare se non da una maggiore frequenza di scambi tra la Tunisia e l'Italia. E siccome, dopo la riforma doganale del 1898, ciò non è per verificarsi, o tutt'al più in modestissime proporzioni, così non si può nemmeno contare sovra un aumento considerevole del gruppo commerciale, il quale, diciamola com'è, oramai, più che dai nostri traffici, trarrà tanto da vivere, se non da prosperare, dai traffici considerevolmente cresciuti, e che più cresceranno in seguito, tra la Tunisia e la Francia.

Il gruppo industriale ha numericamente maggiore importanza, sebbene forse l'abbia minore, dal punto di vista economico, del gruppo precedente,

perchè i nostri grossi industriali, in Tunisia, si possono contare sulle dita, e ciò che ingrossa considerevolmente questo gruppo sono le piccole industrie del calzolaio, del sarto, del barbiere, del pastaio; esso, tuttavia, possiede più robusta vitalità del gruppo commerciale, in quanto che le piccole industrie sono quasi esclusivamente nelle mani degli Italiani, e non possono agevolmente uscirne, considerato chè le persone che lo compongono si contentano, se italiane, di mercedi chè sfidano la concorrenza altrui (1).

Il gruppo degli « operai » ha un'enorme prevalenza, e le cause di ciò sono troppo ovvie perchè occorra ricercarle. Esso si può mantenere nella consistenza attuale, tutt'al più aumentando lentamente per le nascite. Sarebbe da deplorare che avesse un considerevole e rapido aumento dall'immigrazione, perchè i salari finirebbero collo scendere a quello che gl'Inglesi chiamano *starvation point* (*punto della morte d'inedia*).

Il gruppo degli « agricoltori » è per ora, relativamente a quello che avviene in Italia, piuttosto scarso. Ma è il gruppo che ha dinanzi a sè l'avvenire. Nel 1881 esso esisteva appena (2); ed è in questi ultimi anni soprattutto hec ha preso un considerevole sviluppo, guadagnando sempre più terreno. Nella relazione consolare, già citata, del 24 aprile 1889, tra i vari rami d'attività cui si dedicavano gl'Italiani, non si fa neppur menzione dell'agricoltura, tanto doveva essere allora insignificante il numero dei connazionali in essa impiegati. Se ne fa menzione bensì nella relazione consolare, anch'essa già citata, del 19 aprile 1892, e anzi se ne parla come di un gruppo già importante. Ma dalle mie indagini risulterebbe che gli agricoltori, verso il 1891, non ammontavano che a due migliaia, comprese le donne e i fanciulli, sicchè, sovra una popolazione di 30,000 anime, anche non ricordando che gl'Italiani in Tunisia a quell'epoca erano, senza dubbio, molto più numerosi, non rap-

---

(1) Un elenco, pubblicato di recente dalla nostra Camera di commercio ed arti, annovera 489 commercianti e industriali italiani in Tunisia. Sembra difficile salire da questa cifra a quella di 18,900 individui, che, nel nostro tentativo di ripartire la colonia in gruppi professionali assegniamo ai due gruppi " Commercio „ e " Industria „ (e cioè 6400 al commercio e 12,500 all'industria). Ma si noti che l'elenco summenzionato non tiene conto che dei commercianti e industriali più in vista, e quindi sfugge al medesimo una quantità di piccoli trafficanti, rivendugliοli, mestieranti, esercenti spacci di bibite, affittacamere e via dicendo. Ci sono poi da aggiungere i molti salariati addetti all'industria e al commercio, e infine le famiglie, tanto dei capi di commercio e d'industria, quanto dei salariati. Quindi la cifra di 19,000 individui, assegnati ai due gruppi, tanto come appartenenza attiva quanto come appartenenza passiva, non parrà esagerata.

(2) Sembra che nel 1881 al gruppo " agricoltura „ appartenessero non più di 900 connazionali, cioè il 2.6 per cento della popolazione italiana esistente allora in Tunisia. Vedi *Censimento degl'Italiani all'estero*, dicembre 1881, pag. CII, tav. XX.

presentavano che il 6. 66 per cento. Nel 1895, il cav. Bensasson valutava gl'Italiani viventi del lavoro della terra, e comprese certamente le donne e i fanciulli, a circa 5000. Con una popolazione di 40,000 anime, quante egli credeva ne comprendesse allora la nostra colonia (e ripeto che in queste valutazioni ci si è tenuti sempre bassi), la percentuale degli agricoltori sarebbe stata del 12. 50 per cento. Oggi abbiamo il 14 per cento. E, per le ragioni già esposte, io credo che gli agricoltori sieno nella nostra colonia molti di più di quelli che risultarono dai miei computi. Ma, anche tenendoci al 14 per cento, vediamo il gruppo essere in costante progresso da vari anni in qua; non è dunque infondata la previsione che il gruppo degli agricoltori finisca col prevalere sugli altri, scemando l'importanza del gruppo operaio.

I due gruppi degli « impiegati e commessi » e dei « domestici » rappresentano insieme il 9 per cento della popolazione italiana.

Gl'impiegati (chiamo così quelli che sono addetti a qualche Amministrazione governativa locale) sono oramai ridotti a pochi; la più parte sono vecchi impiegati dell'antica Amministrazione beilicale, dei cui servigi la nuova Amministrazione ha creduto potersi ancora valere. I commessi (cioè gl'impiegati presso i privati, nei magazzini, nelle fabbriche, o presso gli avvocati e i medici in qualità d'interpetri) sono prevalentemente italiani; e questi vengono preferiti, perchè più di frequente hanno l'uso facile e spedito delle tre lingue più utili qui, cioè l'arabo, il francese e l'italiano. Anche come domestici, gl'Italiani sono bene accolti, perchè hanno meno esigenze e sono più trattabili: in qualità di domestici vengono, tra gl'Italiani, preferiti i Toscani, come abbiamo già detto.

Il gruppo dei « professionisti e artisti » è abbastanza numeroso, per quel che fa la piazza, e si ha, su per giù, la stessa percentuale che in Italia. Si noti, per altro, che in questo gruppo ho incluso anche gl'insegnanti nelle regie scuole.

Il gruppo « trasporti » è piuttosto deficiente. La ragione si è che ferrovie e tramvie sono in mano a Società francesi, che, se impiegano parecchi Italiani, fanno larga parte agl'indigeni e ai Francesi. I vetturini di piazza sono quasi tutti maltesi.

Importante è il gruppo della « gente di mare », non tanto per sè, quanto per l'incremento che riceve ogni anno dai pescatori che vengono in Tunisia durante la stagione della pesca. Esso, per altro, va scadendo d'importanza, non perchè la concorrenza sia maggiore (chè, anzi, alcuni tentativi, quello per esempio del 1885 a Tabarca, di trapiantarvi dei pescatori brettoni, sono andati completamente falliti), ma perchè sembra che i mari della Tunisia divengano d'anno in anno sempre meno pescosi.

IV.

Leggi e regolamenti che interessano l'immigrazione in Tunisia. Il Governo locale e i privati di fronte alla nostra immigrazione.

Di leggi e regolamenti locali, che concernano direttamente l'immigrazione, non ce n'è in Tunisia; non mancano però disposizioni legislative che indirettamente la favoriscono. Una di queste è intesa esclusivamente a favorire l'immigrazione francese.

Me ne sbrigherò in poche parole, poichè per noi ha poco interesse. Come si sa, vi sono in Tunisia dei beni demaniali; oltracciò vi sono i beni *habùs* (beni di manomorta, destinati a mantenere fondazioni pie), che non potrebbero essere venduti. Ma la Direzione dell'agricoltura ha, con decreto beilicale del 13 novembre 1898, ottenuto facoltà di farsi cedere dalla *Dgemaia* degli *Habùs* una certa estensione di terre (pagando un prezzo da combinarsi), quando si tratti di terre adatte a coltura, « en vue de faciliter (come dice il succitato decreto) la colonisation et le peuplement de la Régence ». Queste terre sono divise in lotti di 30 a 100 ettari, secondo la natura e la qualità del terreno, e messe a disposizione dei coloni francesi. Il prezzo della vendita è fissato in base a perizia. Metà del prezzo si paga al momento in cui il colono entra in possesso del terreno. Il di più, se il colono non può pagare l'intera somma, si paga in due rate; metà dopo tre anni e metà alla fine del quarto anno dalla presa di possesso. L'acquirente ha l'obbligo di costruire sul terreno un'abitazione e stabilirvisi, ovvero collocarvi una famiglia francese, e di sottoporre la terra a coltura; tutto ciò entro lo spazio di due anni.

Malgrado tutte queste agevolazioni, pare che finora i risultati sieno stati poco considerevoli: molte terre sono state a poco a poco acquistate dai Francesi, ma le famiglie di coloni francesi emigrate in Tunisia non raggiungono forse la cinquantina.

A parte queste provvidenze, che non giovano alla nostra immigrazione, ce n'è un'altra che le giova immensamente, cioè l'immatricolazione della proprietà fondiaria. In Tunisia, anche prima dell'occupazione, esisteva la proprietà individuale, specialmente al nord della Reggenza, ma era delle più incerte. Essa si basava sopra un titolo, della cui autenticità non c'era modo di assicurarsi; spesso sovra un'*utika* (cioè atto di notorietà), che non metteva il compratore al riparo dal pericolo che, un giorno o l'altro, scappasse fuori un Tizio qualunque, munito del titolo, a contestargli la proprietà. Il titolo stesso non assicurava da ogni sorta di fastidi, perchè, come fu con-

statato nel 1881 da una Commissione d'inchiesta, v'erano in Tunisia delle proprietà di cui esistevano più titoli, regolari nella forma, in mano a diverse persone.

Oltracciò, chi comprava non sapeva mai se sulla sua proprietà non gravassero per avventura servitù e diritti di terzi. Infine, per un Europeo era oltremodo fastidioso, in caso di contestazione, di comparire avanti al tribunale indigeno dello Sciara, tribunale di carattere religioso e il solo competente in fatto di proprietà fondiaria. Questa incertezza della proprietà era di grave ostacolo all'acquisto di terre in Tunisia da parte degli Europei. A tale stato di cose ha posto rimedio la legge del 1° luglio 1885, che, ad imitazione dell'*Atto Torrens* per l'Australia del Sud, ha introdotto in Tunisia il sistema dell'immatricolazione, che, in breve, si riduce a questo: si fa un'inchiesta, per dar modo a chi abbia dei diritti sulla proprietà di fare le debite opposizioni; poi un tribunale, misto di magistrati francesi e indigeni, decide senza appello sulle contestazioni relative; in seguito, se è il caso, si costituisce il titolo di proprietà, di cui una copia è rilasciata al proprietario, mentre l'originale, con annesso piano, rimane depositato presso il conservatore della proprietà fondiaria.

Sul titolo sono partitamente denunciati tutti i pesi che gravano sulla proprietà. Da ciò deriva che il proprietario, una volta ottenuta l'immatricolazione, è al sicuro da ogni fastidio, come al sicuro sono tutti gli altri detentori di dritti reali sull'immobile; poichè l'immobile è retto da una speciale legislazione creata *ad hoc*, e ogni contestazione che potesse sorgere è di competenza dei tribunali francesi. Con ciò si è conservato anche quanto costituiva un grande vantaggio dell'assetto primitivo della proprietà in Tunisia, cioè la perfetta mobilità dei beni fondiari, bastando la semplice consegna del titolo a costituire la migliore garanzia di un'ipoteca.

L'immatricolazione è facoltativa, le spese non sono eccessive, e l'uso d'immatricolare va sempre più estendendosi.

Circa 800,000 ettari sono già immatricolati in Tunisia, per un valore complessivo di oltre 85 milioni di franchi.

***

Circa la quistione della cittadinanza poco v'è da dire. La convenzione consolare italo-tunisina del 28 settembre 1896 esclude che si possa qui, come in Algeria e in Francia, naturalizzare francese chi non abbia esplicitamente chiesto la naturalità francese. Vero è che il trattato spira nel 1905; ma è pur vero che, la Tunisia non potendo essere considerata territorio francese (finchè duri, e non c'è ragione che non abbia a durare, l'attuale stato di

cose), non sarebbe concepibile che un Italiano, pel solo fatto di essere nato in Tunisia, si tramuti in francese. Tutt'al più si potrebbe sostenere che, pel fatto d'esser nati in Tunisia, si diventi sudditi beiliçali; ma a ciò s'oppongono imprescindibili ragioni di opportunità e di convenienza.

È da notare, intanto, che un decreto del presidente della Repubblica francese, in data del 29 luglio 1887, ha facilitato l'acquisto della cittadinanza francese, così agli stranieri, come agl'indigeni. Gli stranieri, chè di questi soli c'interessa, possono ottenere la naturalità francese dopo tre anni di residenza, sia in Tunisia, sia in Francia o in Algeria, purchè da ultimo in Tunisia; questo termine è ridotto ad un solo anno per quelli che abbiano reso eccezionali servigi alla Francia.

***

Quanto alle tendenze del governo locale di fronte all'immigrazione nostra, dirò che il governo tunisino nè l'incoraggia, nè la osteggia.

D'incoraggiarla non ha bisogno, e non crede opportuno e forse nemmen possibile il porle ostacolo. Incoraggia certo, ed è naturale e legittima tendenza, l'immigrazione francese; ma questo non vuol dire che ponga inciampi alla nostra: nè è il caso di credere che questo incoraggiamento, dato all'immigrazione francese, si risolva in un grave danno per la nostra. Poichè in Tunisia, per molti e molti anni, c'è posto per tutti. Come giustamente diceva, in occasione del dibattito sulla Tunisia che si ebbe al Parlamento francese nel febbraio di quest'anno, il deputato Rozet, « il faut beaucoup « de bras en Tunisie et beaucoup de braves gens, en plus de ceux qui y « sont déjà; et, en grande majorité, ces Italiens sont de braves gens ».

Pigliamo atto, come si dice in termine burocratico, di questa buona parola, e tiriamo innanzi. Non credo neppure che si possa considerare come un ostacolo posto alla nostra immigrazione in Tunisia il decreto del 13 aprile sul riscontro degli stranieri. Questo decreto dispone che ogni straniero, maggiore di 21 anno, il quale voglia stabilirsi in Tunisia per esercitarvi un commercio o un'industria, debba fare, dinanzi all'autorità di polizia, una dichiarazione di residenza, presentando i documenti di stato civile comprovanti la sua identità. È necessario, quindi, che gl'immigranti, oltre al passaporto e al certificato di penalità, abbiano i documenti di stato civile, per sè e i componenti la loro famiglia; la tassa che si paga per ritirare il certificato d'iscrizione non è che di 90 centesimi.

Quando siano in regola col decreto, nessuno impedirà loro di vivere e lavorare in Tunisia.

C'è anche un decreto del 15 giugno 1888, il quale dispone che i medici, i chirurgi, i farmacisti e le levatrici debbono depositare al controllo civile il

loro certificato di studi, su cui, se è in regola, vien posto il visto del Segretariato generale del governo tunisino, con che si concede, senz'altro, facoltà di esercitare la professione in Tunisia. Nemmeno questo può formare ostacolo alla nostra immigrazione, poichè i nostri professionisti, venendo qui, non hanno a fare altro che munirsi del loro certificato di studi.

Insomma provvedimenti legislativi contrari alla nostra immigrazione, ostacoli veri e propri non ce ne sono.

*
* *

Ma consideriamo un po' questo fenomeno dell'immigrazione in Tunisia dal punto di vista degl'interessi italiani. Non si può contestare che l'immigrazione di uomini validi e di capitali, siano pur modesti, in un paese a popolazione rada e con molte terre da ridurre a coltura, costituisca un vantaggio pel paese d'immigrazione. Ma è un bene od un male per il paese d'emigrazione? S'intende che l'indagine non ha per obbietto l'emigrazione in genere, problema troppo ponderoso e da non potersi trattare così di sfuggita, ma semplicemente l'emigrazione siciliana in Tunisia.

È mestieri, anzitutto, separare le due quistioni: emigrazione di uomini ed emigrazione di capitali. È evidente che un certo numero d'emigranti rappresenta, per il paese da cui muove, una somma di lavoro (come dimostra, fra gli altri, il Geffcken) (1) molto maggiore di quella che rappresenta lo stesso numero d'individui, presi sulla popolazione totale media, l'emigrazione essendo, per due terzi almeno, fornita dalle classi adulte; cosicchè la Sicilia alleva delle forze di lavoro, di cui poi la Tunisia le sottrae la parte migliore; e si potrebbe anche temere che, pigliando l'emigrazione maggiori proporzioni, ciò finisse col produrre un'involuzione della razza, i più sani e vigorosi partendo, e restando gl'individui più deboli e più poveri di energie. Ma quest'ultima è una questione su cui non si può rispondere così a occhio e croce; è di natura antropologica piuttosto che economica. Quanto all'altra, della sottrazione di forze di lavoro che si verifica per l'emigrazione, è da considerare che queste forze di lavoro non hanno in sè alcun valore economico, se non in quanto trovino materia ed occasione per impiegarsi utilmente. Qualunque ricchezza, come scrive il Ferrara a questo proposito, se inerte, paralizzata, impotente a produrre, perde dapprima il suo carattere di capitale, e poi anche quello di ricchezza (2). Oltracciò, è da considerare

---

(1) *Politica della popolazione*, II, § 9.

(2) Vedi " *Ragguaglio biografico e critico su G. B. Say* ". Prefazione al vol. VII, serie I della Biblioteca dell'Economista, pag. XCIV.

che le spese di *formazione dell'operaio*, come dicono gli autori tedeschi, non vengono prelevate dal patrimonio, sibbene dal reddito sociale: le famiglie siciliane, che tiraron su questi operai e questi contadini, hanno dovuo lavorare di più e godere di meno, ma il conto oramai è chiuso. La Sicilia, pel fatto dell'emigrazione in Tunisia, ha perduto una certa quantità di forza di lavoro, ma le spese di formazione non assottigliarono il patrimonio sociale, cosicchè, sotto questo punto di vista, essa non ne risente danno. Inoltre, questa forza di lavoro in patria rimaneva improduttiva, quindi perdeva il carattere di capitale e perfino quello di ricchezza. Insomma la Sicilia ha dato ciò che oramai non le costava più nulla, e che nulla poteva produrre. Questa forza di lavoro avendo trovato altrove da impiegarsi, c'è in patria una minore sproporzione tra la popolazione e i mezzi di sussistenza, una minore concorrenza di lavoratori, un rialzo, sia pur lieve, delle mercedi, e un po' meno di miseria nelle classi lavoratrici.

Aggiungi che questi emigranti inviano, a soccorso delle famiglie lasciate in patria, una parte dei loro risparmi, e che qualche volta tornano al paese natìo a godervi il frutto del loro lavoro. In conclusione, non si può non riconoscere che l'emigrazione di Siciliani in Tunisia è un vantaggio anche per la Sicilia.

Rimane l'altra quistione, quella dell'emigrazione dei capitali: il fenomeno d'una crescente immigrazione di capitali siciliani in Tunisia si è venuto delineando negli ultimi tre o quattro anni. Non ha guari un colto Siciliano mi esprimeva appunto il timore che, ove questo fenomeno assumesse maggiori proporzioni, la Sicilia fosse per uscirne estenuata di forze. Certo, qui non si tratta più di un prelevamento sul reddito, ma di un prelevamento sul patrimonio sociale. Ma addentriamoci un po' nell'esame di questo fenomeno, e vedremo che esso non può avere le dannose conseguenze che se ne temono. Premetto che, finora, questa emigrazione di capitali dalla Sicilia non è (malgrado quel che ne hanno detto pubblicisti francesi a corto d'argomenti, per combattere contro il solito *péril sicilien*) molto importante. Dal 1897 al 1900, non credo che i capitali venuti dalla Sicilia e impiegati in acquisto di terre in Tunisia superino il milione e mezzo di lire: somma, dunque, modestissima. Ma, se anche il fenomeno prendesse in avvenire maggiori proporzioni, non ci sarebbe da impensierirsene molto.

Osserviamo, anzitutto, che, se questi capitali emigrano, gli è che non trovano da impiegarsi a condizioni vantaggiose in patria; e questo è certamente un male, ma non è l'emigrazione che produce questo stato di cose, è bensì l'emigrazione che vi apporta un qualche rimedio. Siamo nello stesso caso dell'emigrazione di forze di lavoro: una ricchezza che giaceva inerte e paralizzata, e quindi non si trasformava in capitale, acquista invece, altrove, un'attitudine produttiva, e in ogni caso viene altrove impiegata a un tasso

più rimuneratore che in patria. Un danno tuttavia vi sarebbe sempre per la collettività, per quanto grande fosse il vantaggio di alcuni, senza una circostanza che ha per me un grandissimo peso, ed è questa. I Pantellereschi, i Marsalesi, i Trapanesi, che impiegano i loro capitali in acquisti di terre in Tunisia, non si stabiliscono qui, ma rimangono al loro paese; traggono qui dei coltivatori, ma dei capitalisti siciliani neppur uno è venuto a fissar la sua residenza in Tunisia. Vuol dire, dunque, che il reddito dei capitali impiegati in acquisto di terre in Tunisia, a un tasso più rimuneratore di quello che avrebbero potuto ottenere in patria, viene inviato e consumato in Sicilia. E siccome la collettività vive, non sul patrimonio, ma sul reddito sociale, vuol dire che la Sicilia trae vantaggio da questo più alto interesse, a cui vengono impiegati in Tunisia i capitali siciliani. La bisogna correrebbe un po' diversa se questi capitalisti siciliani, oltre a impiegare i loro danari qui, vi si fossero trasferiti con le loro famiglie: ma ciò non è, come già vedemmo.

Taglio corto a molte altre considerazioni che si potrebbero fare a sostegno della mia tesi. In conclusione, vantaggi considerevoli per la Tunisia, qualche vantaggio e, in ogni caso, nessun danno per noi, derivano da questa immigrazione di braccia e di capitali siciliani nella Reggenza. Nulla dobbiamo fare per accrescerla, ma nulla dobbiamo neppur fare per restringerla. Lasciamo che l'una e l'altra forma d'immigrazione si svolgano naturalmente, quasi automaticamente. È questa la conclusione cui giungemmo anche nel precedente capitolo.

***

Per completare questa parte del mio studio, aggiungerò che non v'è legge o regolamento che escluda i nostri intraprenditori dal concorrere alle aggiudicazioni di lavori pubblici. Del resto, nella convenzione italo-tunisina del 28 settembre 1896 già citata, è assicurata agl'Italiani parità di dritto coi Francesi e cogl'indigeni. Vero è che da qualche tempo si va sempre più estendendo l'uso delle aggiudicazioni ristrette, *de gré à gré*, come dicono i Francesi; ma suppongo che ciò sia consigliato da ragioni economiche, non certo politiche, come sarebbe se si ricorresse alle aggiudicazioni ristrette per dar la preferenza agl'intraprenditori d'una nazionalità su quelli d'un'altra.

Una legge speciale in materia d'infortuni sul lavoro non esiste in Tunisia; si applica, ove occorra, il codice francese nella parte che concerne la responsabilità civile.

Noterò che i tribunali franco-tunisini hanno la lodevole tendenza di appoggiare, per quanto possono, senza venir meno alle norme della giustizia e

dell'equità, le domande degli operai e delle loro famiglie contro gl'intraprenditori e le società assuntrici di lavori.

Non vi è alcuna legge locale, che protegga le donne e i fanciulli ammessi al lavoro in fabbriche, opifici, ecc., perchè finora, dato lo scarso sviluppo della grande industria in Tunisia, d'una siffatta legge non si è sentito il bisogno.

V.

Colonie agricole - Colonie urbane.
Valore complessivo delle proprietà immobiliari italiane.

Come già dicemmo, la Sicilia, in quest'ultimo decennio, si mise ad inviare in Tunisia gran copia di agricoltori, che, facilmente accolti sulle proprietà francesi e italiane, hanno sboscato, dissodato e ridotto a coltura grandi distese di terre. Molti fra essi, dopo avere lavorato qualche tempo per conto altrui e raggranellato così qualche soldo, hanno comperato due o tre ettari di terra, e si sono messi a coltivarla a vigna e a cereali, cosicchè, a poco a poco, alcune di queste piccole proprietà si sono venute arrotondando e allargando a 10, 15 e 20 ettari. A spiegare come ciò sia avvenuto con una relativa facilità, bisogna tener conto di due circostanze: l'una è il basso prezzo delle terre in Tunisia; l'altra, le qualità speciali del contadino nostro. I prezzi, naturalmente, variano, qui come dappertutto, secondo i luoghi. Nel sud, se ne togli le coste piantate a olivi e le splendide oasi dattilifere del Dgerid, il prezzo dei terreni è spesso derisorio. In genere, si può fare questa ripartizione:

Tunisia del nord e costiera orientale: 1ª categoria, terreni diboscati, franchi 320 all'ettaro; 2ª categoria, terreni diboscati parzialmente, franchi 240; 3ª categoria, terreni totalmente boscosi, franchi 160.

Tunisia del centro: al sud della curva formata da El Kef, Tebourşuk, Keruan: 1ª categoria, franchi 160 all'ettaro; 2ª categoria, franchi 128; 3ª categoria, franchi 64.

Oltre al basso prezzo della terra, bisogna sapere che è usitatissimo in Tunisia l'acquisto sotto forma d'*enzel*, o enfiteusi perpetua. Il vero carattere dell'*enzel* è quello d'una locazione a termine indefinito, con questa differenza, che i terreni presi a *enzel* si trasmettono allo stesso modo che le terre possedute in assoluta proprietà: il nuovo *enzelista* si sostituisce all'antico nei suoi obblighi e nei suoi diritti. Oltracciò, salvo pei beni *habùs* (beni di manomorta), pei quali non si ammette che lo scambio, questi beni acquistati a *enzel* sono sempre riscattabili, moltiplicando il fitto per 16.

Dato il basso prezzo delle terre e la facilità dell'acquisto per via d'*enzel*

(il coefficiente, dirò così, sociale), interviene a spiegare come i nostri contadini si trasformino agevolmente in piccoli proprietarî il coefficiente individuale o morale, cioè le qualità per cui il nostro lavoratore si distingue dagli altri. Egli arriva con pochi soldi in tasca, giusto quanto gli basta a tirare innanzi, finchè abbia trovato da occuparsi. E siccome ha poche esigenze, trovar lavoro non gli è difficile. Dal 1° ottobre alla fine di gennaio, epoca del dissodare, diboscare il terreno e piantar la vigna, guadagna da 2 franchi a 2.50 al giorno; negli altri mesi non più di 2 franchi. Ma in Tunisia la vita, soprattutto per chi viva in campagna, non è poi molto cara; per conseguenza, il nostro giornaliero, sui 60 o 75 franchi che guadagna mensilmente, riesce a metterne da parte da 30 a 40 ogni mese, poichè è economo e massaio, e non spende un quattrino neanche a levargli un occhio. Cosicchè, in capo a tre o quattro anni, bene o male che vada, egli ha certo messo da parte un migliaio di franchi. In questo mezzo, egli ha preso informazioni; sa dove c'è buona terra da coltivare, quali i prezzi correnti, secondo le località. Ed ecco che il nostro operaio agricoltore si mette a pigliar terre a *enzel*.

Il censo è variabile da 20 a 4 franchi per ettaro: la media, quando si tratt: di buone terre, è di 15 franchi.

Talvolta il nostro agricoltore si contenta di pigliare a *enzel* due o tre ettari; in genere, ama la proprietà di 10 ettari o su quel torno. Per 10 ettari, a 15 franchi all'ettaro, questo nostro agricoltore, che abbiamo preso come tipo ideale della razza, non ha da pagare che un censo annuo di 150 franchi; col suo migliaio di franchi messi da parte, come vedemmo, gli rimane un largo margine per far fronte alle spese di riduzione a coltura della terra acquistata a *enzel*, spese, del resto, che egli col suo lavoro personale sa ridurre al minimo necessario. Che cosa fa egli allora? Comincia a piantare a vigna cinque degli ettari che ha acquistati; negli spazi interfilari e sugli altri cinque ettari coltiva cereali e legumi. Così, intanto che la vigna cresce, egli vive col prodotto di questi, e, poichè ha del tempo d'avanzo, continua a lavorare a giornata sulle proprietà vicine; di guisa che il suo bilancio, anche nei primi cinque anni, si salda, a ogni modo, alla pari. Scorso questo periodo di tempo, i suoi cinque ettari di vigna sono in pieno sviluppo. L'ettaro di vigna in Tunisia produce da 40 a 50 ettolitri. Teniamoci al reddito più basso, a 40 ettolitri. Dunque la vigna, verso il quinto anno, gli darà questo beneficio:

Ettari 5, a 40 ettolitri, fanno 200 ettolitri, i quali, a franchi 20 l'ettolitro, fanno . . . . :	franchi	4000.00
Dedotto $^1/_3$ per spese di piantagione, d'acquisto di materiale agricolo e vinicolo.	franchi	1333.33
resta un beneficio netto di . . .	franchi	2668.67

Negli anni successivi, la vigna avendo preso maggiore consistenza ed essendo diminuite le spese, il beneficio annuo non sarà certo inferiore ai 3000 franchi. Intanto, colla coltura dei cereali, col lavoro sulle proprietà vicine, il nostro contadino non solo ha pagato le sue spese di mantenimento, ma, con molta probabilità, anche il censo dell'*enzel*. Sicchè, col prodotto della vigna, tra il settimo e l'ottavo anno, si trova in possesso d'un capitaletto di 5 o 6 mila lire.

Teniamo pur conto delle cattive annate, e mettiamo che, per giungere a questo risultato, invece di sette od otto anni gliene occorrano dieci. A ogni modo, prima o poi, colla sua laboriosità, colla sua vita di sacrificio, colla sua parsimonia, il nostro agricoltore giungerà sicuramente a possedere il suo piccolo capitale. Allora il brav'uomo pensa a riscattar la terra, poichè questa specie di proprietà, così campata in aria, non soddisfa chi, come lui, ha profondo l'istinto individualista. Moltiplicando per 16 il censo annuo, sborserà i suoi 2400 franchi, e la terra sarà sua, intieramente sua, libera da ogni peso. E gli rimane ancora del danaro. Fino allora è vissuto entro una grotta, una capanna di frasche, una baracca di legno: ora si fabbrica la sua casetta, e, come ha bisogno di braccia, toglie moglie o, se l'ha in Italia, la fa venire in Tunisia col resto della sua famigliuola. Ed ecco il nostro immigrante che, arrivato lacero, nudo, con appena in tasca tanto da sfamarsi per una settimana, si è trasformato, a forza di lavoro, di sacrifici, di ostinazione, in proprietario e capitalista; e non cessa per questo di lavorare, per strappare al suolo la vita feconda, racchiusa da secoli; e la moglie attende alla faccende domestiche e, quando occorre, l'aiuta anche a lavorare i campi; e i figliuoli, grandi o piccini, lavorano, anch'essi, la terra loro e, se hanno del tempo, le terre dei vicini. E tutti vanno, vanno verso l'avvenire, colla fede in sè stessi, nella terra e anche nella divina provvidenza cui credono, perchè essa è fatta di lavoro e di tenace volontà, cioè l' hanno nelle braccia e nel cuore (1).

---

(1) Un egregio pubblicista francese, il signor Braquehaye, così si esprimeva sul conto dei nostri contadini in un articolo comparso, nel febbraio 1901, sulla *République Nouvelle*, di Bordeaux: " Ce qu'il faut dire et répéter, croyons-nous, pour ne pas attirer " en Tunisie des non-valeurs, c'est que le Sicilien, sobre et tenace, vivant de légumes " secs, de piments et de macaroni, arrosés d'eau claire, résiste aux plus rudes labeurs " qu'il ne craint pas, affouille le sol et y plante la vigne, sous les morsures d'un soleil " de feu, comme il l'a fait, de père en fils, sur les flancs escarpés de l'Etna ou les co- " teaux brulés de la Calabre. Le Sicilien, c'est la force humaine luttante contre le sol " ingrat. Il ne pense pas, car il n'en a pas le temps: il ne sait pas, car on ne lui a rien " appris, mais il s'attache à sa tâche comme la fauve à ses petits: il vit de rien avec " sa nombreuse famille, donc il économise et, parfois, il devient propriétaire..... Ils " sont, en somme, croyons nous, l'indispensable élément d'une exploitation rémunéra- " trice, d'une colonie dont les immenses ressources ne sont pas encore connues ".

Questa è, più o meno, la storia dei nostri contadini, che si sono in Tunisia trasformati in piccoli proprietari. Se noi tiriamo una linea che, partendo, poco al disopra di Susa, da Enfidaville, Reyville e Bu Fiscia, salga, per Hammamet e Nabeul, fino a Kelibia; da questa volga di nuovo a sud, piegando su Gromhalia, Zaghuan; risalga da Zaghuan verso Tunisi e Biserta; e da Biserta ridiscenda su Mater, Begia, Tebursuk, Suk el Arba fino al Kef; su questa linea, molto contorta, che, dopo avere seguito le costiere, orientale e settentrionale, della Tunisia, s'interna, dirigendosi verso il confine algero-tunisino, troviamo ad ogni passo stabiliti dei centri agricoli italiani. I nostri si sono dati, di preferenza, alla coltura della vigna e dei cereali. Le condizioni economiche di questi aggruppamenti agricoli sono generalmente buone, ottime anzi in qualche località, come ad esempio Kelibia, Mater; sicchè essi hanno tendenza ad allargarsi ed infittire. A coadiuvare il movimento agricolo italiano in Tunisia, si è venuto, come accennammo già, delineando, dal '97 in poi, l'altro fenomeno di capitalisti siciliani, che hanno acquistato terre in Tunisia per varie migliaia di ettari, a Borg-el-Amri, a Farsina, Tingia, Zaghuan, Hammamet. Su queste terre di recente acquisto si vennero stanziando un certo numero di famiglie d'agricoltori fatti venire di Sicilia. Questi proprietari siciliani dividono per lo più le loro proprietà in due porzioni; l'una la coltivano per conto proprio, l'altra la suddividono in appezzamenti di 5 a 10 ettari, e danno questi appezzamenti a *enzel* ai coloni. A questi, oltre a fornire lavoro sulla porzione loro accordata, danno anche delle anticipazioni, affinchè siano in grado di sottoporla a coltura. È anche molto in uso un'altra forma di accordo. Il proprietario dà la sua terra a coltivare al contadino, e gli fa degli anticipi in natura, che rappresentano in capo all'anno una somma di un po' più che 300 franchi, e ciò per tre anni, sicchè gli anticipi, in tutto, vanno verso i 1000 franchi. Alla fine dei tre anni si divide per metà la terra, ormai ridotta a coltura e piantata, in parte, a vigna. Il proprietario ha diritto di scegliere la sua porzione: l'altra diviene proprietà del coltivatore; il quale, per altro, deve rimborsare le anticipazioni ricevute, senza interesse di sorta; se non può sul momento, gli si accorda una proroga di tre anni, ma, naturalmente, egli deve dare ipoteca sulla porzione a lui rimasta da pagare con l'interesse del 5 per cento.

Abbiamo in Tunisia dei semplici coloni giornalieri, dei mezzadri e dei proprietari, la più parte piccoli proprietari-agricoltori. Calcolando, così a occhio e croce, poichè dati precisi non è possibile averne, stimerei che i coloni giornalieri, colle famiglie, formino un gruppo di circa 4500 individui; che i mezzadri, comprese ugualmente le famiglie, formino un altro gruppo di 3000 individui, o giù di lì.

Quanto ai proprietari, secondo il *Bulletin de la Direction de l'agriculture et du commerce* dell'aprile 1900, che si occupa del modo come risultavano ripartite in Tunisia le proprietà rustiche nell'anno 1898, su 1933 proprietari europei, ce n'erano 486 italiani. Si badi, per altro, che, secondo avverte il Bollettino stesso, in questa cifra di 486 non sono compresi i molti Italiani, che hanno affittato terre con promessa di vendita o con patto di ripartizione. Non è improbabile neppure che a questa rassegna siano sfuggiti dei proprietari italiani che hanno terre a *enzel*, o posseggono terre non ancora immatricolate; tutta gente insomma che, se non di nome, ha di fatto la proprietà d'un qualche pezzo di terra.

Secondo il detto Bollettino, gl'Italiani possederebbero, in tutto, ettari 22,225. 57. I 486 proprietari italiani si ripartivano così nel 1898, quanto all'estensione delle terre da essi possedute:

proprietari	di 10 ettari o meno				390
»	di 11	»	a 100 ettari		68
»	di 101	»	a 500	»	15
»	di 500	»	a 2000	»	12
»	di oltre 2000 ettari				1

Secondo i luoghi, si ripartivano come segue:

Regione di Begia,	proprietari	8	ettari	127. 39
» di Biserta,	»	29	»	2148. 34
» di Gabes,	»	7	»	1016. 44
» di Gromhalia,	»	49	»	2557. 70
» di Kef,	»	5	»	245. »
» di Sfax,	»	17	»	5188. 09
» di Suk el Arba,	»	13	»	259. »
» di Susa,	»	140	»	1639. 31
» di Tunisi,	»	214	»	8538. 30
» di Estremo sud,	»	3	»	236. »
... .	...	...		....

Secondo il Bollettino, gl'Italiani dal 1897 al 1898 avrebbero guadagnato circa 3000 ettari.

Possiamo accettare questi dati come tali che rappresentino l'entità reale delle proprietà rustiche italiane nel 1898? Non credo. Per quanta diligenza ci si ponga, molti dati sfuggono in un paese, come la Tunisia, dove, malgrado i progressi fatti, le autorità hanno, in alcune regioni, scarsa facilità di mettersi in comunicazione coi loro amministrati e di assumere notizie un po' particolareggiate. Quanto sia facile incorrere in grosse inesattezze ce lo prova il fatto che nel Bollettino precedente a quello su menzionato,

e concernente l'anno 1897, le proprietà italiane si facevano ascendere a oltre 39,000 ettari, poichè si sarebbero attribuiti, per errore, agli Italiani 17,000 ettari, che appartenevano ad altre nazionalità. Certo è, dunque, che molti Italiani, che hanno acquistato terre a *enzel* o posseggono terre non ancora immatricolate, sono sfuggiti alla rassegna che si è fatta dei proprietari europei. Senza tema di esagerazione, possiamo ritenere che, già nel 1898, le proprietà possedute, sotto varia forma, dagl'Italiani dovevano superare i 30,000 ettari. E, siccome dal 1898 al 1900 sono stati fatti i maggiori acquisti di terre in Tunisia da parte d'Italiani (non meno, certo, di un 10,000 ettari), così, alla fine del 1900, le loro proprietà rustiche si potevano, con sufficiente approssimazione, valutare a circa 40,000 ettari. E su questa cifra s'accordano tutte quelle persone che, come esperte in fatto di colonizzazione italiana in Tunisia, ho interrogato di proposito. Secondo queste, poi, i proprietari italiani, compresi gli *enzelisti*, sarebbero circa 700, di cui circa 500 possederebbero da 1 a 10 ettari; un centinaio da 10 a 20; una settantina da 20 a 100; il resto da 100 in su. Colle famiglie formerebbero un gruppo di circa 3500 individui.

Gli agricoltori giornalieri guadagnano da 2 franchi a 2. 50 al giorno. I proprietari, dalle terre coltivate a vigna, ricavano il 7 per cento del capitale impiegato; da quelle coltivate a cereali, solo il 4 o il 5 per cento. S'intende bene che almeno due volte più guadagnano i proprietari che coltivano da sè, e dei nostri questi sono almeno i 4/5.

*
* *

Le nostre colonie urbane son quasi tutte sparse lungo la costiera orientale e settentrionale della Tunisia, dove sono, insomma, le città più importanti, come Tunisi, Susa, Biserta, Goletta, Sfax, Gabes, Mehdia, Monastir; poche nell'interno e meno importanti, a Begia, Suk el Arba, El Kef.

Queste nostre colonie sono così formate: un gruppo abbastanza numeroso, secondo i luoghi, di commercianti, di proprietari e di professionisti; un gruppo un po' più grosso di esercenti le piccole industrie, con prevalenza di sarti, barbieri, calzolai; attorno ai due gruppi precedenti, un gruppo (numericamente assai più forte di tutti e due insieme) di operai addetti alle costruzioni, con prevalenza di muratori, terraiuoli, scalpellini, falegnami, gruppo che è, come a dire, la spina dorsale delle nostre colonie urbane.

Queste nostre colonie, ricche non si possono dire: le fortune relativamente grosse non sono molte; ma, nel complesso, c'è una discreta agiatezza, un certo benessere diffuso nelle varie classi sociali della colonia, poichè tutti lavorano; fra gli stessi proprietari, rari son quelli che vivano esclusivamente delle loro rendite e non si occupino di commercio, o non diano opera a

qualche industria. Forme di parassitismo ce ne sono, inevitabilmente, anche qui: non mancano quelli che i sociologi chiamano parassiti sessuali, parassiti predatori, ecc. Non riscontrasi qui la forma di parassitismo ora più spesso presa di mira dai socialisti, quella dell'individuo che vive sul reddito della sostanza accumulata dai suoi maggiori.

I salari sono sufficientemente elevati. Muratori, falegnami, decoratori, imbianchini e fabbri-ferrai guadagnano da 3. 50 a 4. 50 franchi al giorno; gli scalpellini da 4. 50 a 5. 50; i terraiuoli, cioè scavatori di terra per fondamenta e strade, da 2. 25 a 2. 50; i manovali, cioè quelli che portan bozze e fanno i lavori più grossolani, da 2 a 2. 25; gli stessi, se inferiori ai 15 anni, da 1. 50 a 1. 75; i calzolai, i sarti da 3 a 4 franchi, e 5 o 6, anche, quando lavorino a cottimo. I barbieri, oltre le mance, guadagnano 60 franchi al mese; i domestici da 30 a 40, oltre il vitto e l'alloggio; le serve da 25 a 35; i cuochi da 40 a 50, sempre, s'intende bene, oltre il vitto e l'alloggio.

Non sarà inutile notare che i salari degli operai, se sono, generalmente, superiori a quelli corrispondenti in Italia, restano sempre inferiori a quelli usitati in Francia. E questa è una delle ragioni per cui l'operaio italiano è di gran lunga preferito all'operaio francese, tanto che, anche col premio di un franco accordato dalla Direzione dei lavori pubblici per ogni operaio francese e per giorno, gl'intraprenditori - e così fu ufficialmente constatato anche in una delle tornate della Conferenza consultiva - preferiscono impiegare operai italiani. Ma non è questa la sola causa della preferenza loro accordata.

I nostri operai sono più sobri, e quindi più assidui e più resistenti al lavoro; sono anche più disciplinati e men facili a metter fuori pretese. Con tanto affollarsi qui di operai, non c'è stata mai l'idea di uno sciopero. Mettete operai d'altra nazionalità al posto dei nostri, e c'è da scommettere che avrete uno sciopero almeno all'anno, dato il cresciuto costo della vita e la stazionarietà dei salari. Uno sciopero quì c'è stato, l'anno scorso, tra gl'impiegati francesi della ferrovia Bône-Guelma, e neppure uno degl'impiegati italiani vi partecipò. Ed io credo che ciò non dipenda, nè da ignoranza, nè da pochezza d'animo; poichè i nostri, senza esser molto istruiti, a capire che sarebbe meglio per essi ottenere quattro invece di tre, e aver salari da poter frequentare i caffè-concerto e pagarsi magari il lusso d'una mantenuta, ci arrivano certamente. Ma, d'altro canto, essi intuiscono che ciò che li protegge contro la in ogni modo favoreggiata introduzione in Tunisia di lavoratori francesi è, in gran parte, la relativa mitezza delle mercedi, e che, perciò, procacciando di rialzarle, lavorerebbero a distruggere colle loro mani la precipua ragione della loro esistenza in Tunisia; e sanno anche che amati svisceratamente non sono da tutti, e che col dar fastidi si farebbero pigliare maggiormente in uggia e finirebbero col peggiorare la propria situazione. È

gente insomma che ha una percezione esatta dell'ambiente in cui vive, e non si lascia abbindolare dalle chiacchiere dei faccendieri e dei procaccianti.

C'è poi un'altra causa della preferenza accordata all'operaio italiano. Come un nostro connazionale, noto intraprenditore di lavori, mi faceva notare, l'operaio francese generalmente si specializza in una data forma di lavoro; chi tirà su le mura d'una casa non mette l'intonaco, non si occupa di fare il tetto; chi mura, non sa fare quella specie di primitiva scoltura che dà garbo alla parete. L'operaio francese è, in un certo senso, più progredito del nostro, o ha minore versatilità d'attitudini. Il nostro operaio invece fa di tutto; scava le fondamenta, tira su le mura, le intonaca, le scolpisce, le imbianca, fa il tetto. E in fondo fa tutto bene. Per un intraprenditore è comodo e anche economico aver sotto mano operai che può impiegare in tanti modi.

Parmi, poi, opportuno notare che le condizioni economiche della classe operaia sono da qualche anno in qua men buone, perchè, malgrado l'opera attiva data ai lavori pubblici e privati, il crescente afflusso d'immigranti ha impedito il rialzo dei salari, mentre ha aumentato considerevolmente il costo della vita. Come mi hanno assicurato vari intraprenditori di lavori, i salari sono rimasti come erano prima dell'occupazione, salvo che prima si pagava in piastre, e oggi si paga in franchi. Un sensibile rialzo si ebbe subito dopo l'occupazione, dall'81 all'85; ma presto diedero giù e tornarono al livello di prima. Il costo della vita è invece andato sempre aumentando, dall'81 in poi. Le cause di ciò sono molte. Anzitutto c'è stato un considerevole aumento nel commercio d'esportazione; e, poichè l'esportazione dalla Tunisia consiste più che altro in prodotti agricoli, questi sono rincariti sul mercato tunisino. A questo incremento dell'esportazione hanno grandemente contribuito la legge francese del 19 luglio 1890, che ammette con quasi completa franchigia in Francia vari prodotti tunisini, e la soppressione o lo sgravio dei diritti d'esportazione che colpivano alcuni articoli. Sono tutte riforme buone ed utili, ma il primo loro effetto è stato quello di rincarir la vita in Tunisia. Aggiungi che, dopo le convenzioni del '96, fu applicata la tariffa minima francese alle importazioni dall' Italia, dalla Germania, dal Belgio, ecc., mentre una quasi completa franchigia venne accordata alle importazioni francesi; cosicchè ora bisogna far venire di Francia e pagar più cari molti articoli e manufatti che si potevano prima far venire a miglior mercato da altri paesi.

Oltre a ciò, per colmare il *deficit* che la riforma doganale non poteva mancare di produrre nel bilancio tunisino, si è dovuto tirar fuori nuove imposte, e una di queste colpisce più gravemente delle altre la classe operaia: vo' dire l'imposta delle prestazioni d'opera, riscattabile in danaro o in giornate di lavoro, ma che, sotto l'una o l'altra forma e per quanto mite, grava

sul magro bilancio dell'operaio. S'è infine applicata una tassa di consumo sullo zucchero e sull'alcool. Tutti questi provvedimenti hanno avuto per effetto di rincarire, in questi ultimi dieci anni, di almeno un terzo il costo della vita in Tunisia.

E benchè la ricchezza pubblica sia certamente aumentata, la classe operaia non ne ha risentito alcun beneficio. I commercianti nei cresciuti traffici, i proprietari nel maggior valore delle terre e degli stabili, i professionisti nell'aumentato movimento degli affari, hanno certo trovato un compenso al rincarimento dell'esistenza. Non così gli operai.

Tuttavia è da credere che col tempo, se la nostra immigrazione di lavoratori diminuirà e aumenterà quella degli agricoltori, anche gli strati popolari della colonia italiana trarranno dallo sviluppo economico della Tunisia argomento di esistenza più facile e agiata.

Nei centri urbani (e anche negli aggruppamenti agricoli) la colonia italiana forma come l'anello di congiunzione tra l'elemento indigeno e l'europeo, anche perchè i pantelleraschi, e in genere i siciliani delle coste che prospettano la Tunisia, hanno una innegabile affinità di razza colle genti tunisine. E si direbbe che, anche topograficamente, gli strati popolari della nostra colonia si sforzino di adempiere a questa funzione di conciliare e fondere i vari elementi di cui si compone la popolazione tunisina. Così, ad esempio, a Tunisi, tra i quartieri indigeni che si raggruppano intorno ai Suk, alla Kasba e all'Halfaiun, e i quartieri sorti di là dalla porta di Francia, c'è una specie di zona intermedia, la cui spina dorsale è formata da via della Commissione, da via delle Ghiacciaie e da via dei Maltesi, e in cui si affollano Italiani e Maltesi, che servono come di cemento tra indigeni ed europei. Qua e là, per altro, sorgono isolotti quasi esclusivamente abitati da Italiani. Così a Tunisi, verso il porto, si è formato un quartiere italiano, che ha preso il nome di « Piccola Sicilia »; a Susa c'è una « Piccola Sicilia » e un altro quartiere italiano detto di « Capacci »; e un'altra « Piccola Sicilia » è sorta presso Biserta.

Si direbbe quasi che l'elemento popolare italiano, per un istintivo timore dell'opera di assorbimento che si volesse tentare sopra di esso, senta il bisogno di raccogliersi e di opporre una compagine più salda e resistente a qualunque pericolo di disgregazione.

Un altro spiccato carattere delle nostre colonie urbane è la disciplinatezza; perfettamente affiatate colle autorità consolari, ascoltano i consigli e i suggerimenti di queste, sanno acconciarsi alle circostanze, e hanno costantemente seguito la linea di condotta, che le esigenze della politica generale italiana imponevano, anche quando credevano che potessero scapitarne i loro interessi particolari.

*
* *

Circa al valore complessivo delle proprietà rustiche e urbane possedute dagl'Italiani in Tunisia, non possiamo dare che delle cifre molto approssimative.

Per le proprietà urbane, il cav. Perpetua, attivissimo segretario della nostra Camera di commercio, stima che il loro valore complessivo superi di poco i 20 milioni di franchi. Anche le indagini da me fatte concluderebbero per questa cifra.

Quanto alle proprietà rustiche, le abbiamo valutate a circa 40,000 ettari. Per le terre possedute da Italiani, trattandosi di terre tutte coltivate intensivamente e in gran parte avvignate, per dirla con un vecchio termine italiano, possiamo fissare una media di franchi 500 all'ettaro, che è quella anche indicatami dal cav. Costantino, persona molto esperta d'agricoltura tunisina; e non è punto esagerata, ove si consideri che, per esempio, a Kelibia l'ettaro vale in media 1800 franchi (1), ciò che risulta da dati certi, positivi. Avremmo dunque, per le proprietà rustiche italiane, un valore complessivo di circa 20 milioni di franchi.

Il valore complessivo, in conclusione, delle proprietà immobiliari italiane andrebbe sui 40 milioni.

VI.

Istituzioni e Associazioni italiane.

Tra le nostre istituzioni precipua sembrami l'*Ospedale coloniale italiano*.

Sorse modestamente nel 1887, per iniziativa privata, sotto il nome d'Infermeria Santa Margherita. Nel 1891, per merito del corpo sanitario italiano, opportunamente coadiuvato dall'autorità consolare, l'infermeria si trasformò in ospedale coloniale. Venne allogato in un vasto edificio tolto a fitto nel quartiere Halfauin; ma il locale non rispondeva ai nuovi dettami della scienza e dell'igiene. Per cui, nel 1898, sorse l'idea di costruire un apposito edificio per l'ospedale. Il corpo sanitario italiano si mise a capo dell'impresa: si raccolsero somme per via d'azioni e di spontanee oblazioni, alle quali concorsero la Real Casa, i RR. Ministeri, le colonie tunisine, e varie città di Sicilia e Sardegna, prime fra tutte Trapani e Cagliari. Si comperò un terreno di 7000 metri quadrati sulla collina di Dgebila, appena

---

(1) Vedi *Appendice* C - Kelibia.

fuori della porta El Fellah. L'edificio, cominciato a fabbricare nel maggio 1899, era già compiuto in decembre, e sui primi del 1900 accoglieva un gran numero di malati italiani e maltesi. Ampio, comodo, bene aereato, in una splendida posizione, d'aspetto semplice ed elegante, risponde pienamente ai precetti della scienza come a quelli dell'arte.

L'impresa, cui si è sobbarcata la colonia, le fa onore, e insegnerà ai venturi come gl'Italiani all'estero si adoperino per soccorrere efficacemente i connazionali infermi e bisognosi; ma non è impresa lieve, anche per una colonia numerosa come la nostra. Tuttavia, con un'amministrazione saggia e previdente, e col concorso di tutti i buoni, si riuscirà a poco a poco a toglier via il grosso debito che grava sull'ospedale, e allora tutti i soccorsi, tutti i redditi, su cui questo può contare, andranno a esclusivo beneficio dei poveri infermi.

Il nostro ospedale ha posto per oltre 100 malati. Nel 1900 ne ha avuti per una media giornaliera di 82; per tutto l'anno ve ne furono ricoverati in numero tanto grande che si ebbero 24,117 degenze d'Italiani, a spese del R. Governo; 3,757 degenze di Maltesi, a carico del Consolato britannico; 1,984 degenze a pagamento; poichè è bene avvertire che, dacchè sorse un ospedale italiano, e cioè fin dal 1887, vi è stata sempre annessa una sezione per gli Anglo-Maltesi con un medico maltese.

I fondi, con cui si mantiene l'ospedale, derivano:

a) dall'emissione di obbligazioni rimborsabili senza interesse;

b) da un sussidio fisso che paga il R. Governo per l'assistenza dei malati italiani indigenti;

c) dalle rette di ospedalità pagate dal Consolato britannico per l'assistenza dei malati anglo-maltesi indigenti;

d) da donazioni, oblazioni, feste di beneficenza, ecc.

L'ospedale ha un Consiglio sanitario, formato di medici italiani, e un Consiglio d'amministrazione, cui presiede il R. Console generale, composto di un direttore, di tre membri nominati dal Consiglio sanitario e di altri quattro eletti dagli azionisti (1).

Oltre al ricoverare i malati gravi, l'ospedale ha un servizio di consultazioni mediche e chirurgiche gratuite.

Nelle altre località della Reggenza i malati italiani, che non possono essere trasportati al nostro ospedale di Tunisi, vengono accolti, a spese del R. Governo, negli ospedali militari.

---

(1) È bene avvertire che in questo momento sono allo studio alcune opportune riforme da introdurre nel vecchio statuto, da cui è retto l'ospedale.

*
* *

Tra le nostre istituzioni importantissima è la *Camera di commercio ed arti*, la quale ebbe origine dall'« Associazione commerciale italiana », fondata nel 1885. Conta 140 soci che pagano una quota mensile, e riceve un annuo sussidio dal R. Governo. Ha soci corrispondenti in tutti i principali centri della Reggenza. Si è sempre validamente adoperata a sviluppare i traffici tra l'Italia e la Tunisia. Dal 1899 pubblica un bollettino bimensile, in cui si contengono elaborati studi su cose commerciali, le più importanti disposizioni legislative e tutte quelle notizie che possono giovare al commercio italo-tunisino.

*
* *

Più giovane, tra le nostre istituzioni, ma già molto importante è la *Banca cooperativa di credito italiana*, sogno lungamente carezzato dalla nostra colonia e fatto realtà solo nel 1900. Sorta per iniziativa di pochi, in mezzo alla sfiducia dei più, si è andata affermando, in soli sette mesi, con un sì maraviglioso progresso da giustificare le più audaci speranze.

Il capitale sottoscritto da principio fu di franchi 30,000, di cui 3000 versati. Nata sotto così modesti auspici, la Banca, al 31 dicembre 1900, in sette mesi di esercizio, aveva fatto operazioni per un totale di franchi 4,300,541. 70, e avuto un movimento di cassa di franchi 3,076,138. 40, cioè d'un mezzo milione al mese. Il capitale sottoscritto ammontava al 31 dicembre a franchi 103,900, di cui 43,620 versati. L'utile netto del breve esercizio fu di franchi 1848. 25. È da sperare che col tempo questa promettente istituzione potrà assicurare alla colonia anche il beneficio del credito agrario, e cooperare validamente alla trasformazione cui abbiamo sopra accennato. Auguriamoci che anche altre nostre colonie in questo soprattutto imitino la colonia tunisina, e grande vantaggio ne verrà ad esse ed al nostro paese. Più che copia di mezzi, occorre a ciò copia d'iniziativa, ardimento non scompagnato da prudenza, fede in se stessi, fermezza di proposito. Certo non sono, codeste, qualità molto comuni; ma gli Italiani all'estero hanno mostrato di esserne tutti, in maggiore o minor misura, forniti.

*
* *

Numerose sono le nostre Associazioni.

A Tunisi abbiamo:

1° *La Società di beneficenza*, costituitasi tra il 1898 e il 1899. I suoi redditi sono: un sussidio fisso dal patrio Governo, un sussidio variabile dal

Governo tunisino sul fondo di assistenza pubblica di recente istituito, le quote dei soci, le oblazioni e qualche festa di beneficenza. Essa conta 150 soci, pochi per i molti bisogni cui deve alleviare; ma la Società è sorta ora, e col tempo riuscirà certamente a raggruppare tutte le energie caritatevoli della colonia. Pel momento, anche con limitati mezzi, grande è la copia di bene che ella va compiendo, sotto forma di sussidi ai disoccupati, di pensioni ad orfani, di rimpatri d'indigenti.

Nel 1900 essa ha speso, in sussidi giornalieri, franchi 5650; in sussidi mensili ad orfanotrofi ed ospizi, franchi 4570; in sussidi straordinari, franchi 1055. 10. Al rimpatrio degli indigenti provvede a sue spese (ma coll'intervento della Società, che assume informazioni e fa le proposte di rimpatrio) il R. Governo. Nel 1900 fu accordato il rimpatrio gratuito a 1074 individui, ed il rimpatrio semigratuito ad altri 638.

Il fondo di riserva, che al 31 dicembre 1899 era di franchi 3.271. 70, saliva, al 31 dicembre 1900, a franchi 4,746. 85.

2° *Società di mutuo soccorso fra gli operai italiani in Tunisi.* — È la più antica tra le nostre Associazioni, poichè la sua fondazione risale al 14 aprile 1863. Conta 500 soci effettivi, di cui 380 fanno parte della sezione maschile, e 120 della sezione femminile. Assicura ai soci un sussidio e l'assistenza medica in caso di malattia, e una pensione nella vecchiaia; procura lavoro ai disoccupati; promuove l'istruzione e l'educazione della classe operaia. Il patrimonio sociale ammonta a circa lire 50,000; le quote pagate dai soci rappresentano un introito annuo di lire 7,000. Durante la sua lunga esistenza, ha dato non dubbie prove dei sentimenti caritatevoli e patriottici, da cui tutti i soci sono animati. Mi duole che ristrettezza di spazio mi vieti di divisare le molteplici benemerenze del sodalizio operaio verso la colonia e la italianità. Mi limiterò a rammentare che, nel 1898, all'esposizione internazionale di Torino questa Società venne premiata con medaglia d'oro in riconoscimento delle sue benemerenze e del buon ordine col quale procede.

3° *Comitato tunisino della Dante Alighieri.* — Nel 1892 venne fondata una « Società per l'incoraggiamento e la diffusione della coltura italiana in Tunisia », la quale Società, mediante opportuni accordi col Comitato centrale di Roma, si trasformò in Comitato tunisino della Dante Alighieri. Il sodalizio si è continuamente e in vario modo, com'era còmpito suo, adoperato a sostenere e promuovere l'italianità in Tunisia.

Appena nato, fondò a Sfax una scuola coloniale, che divenne poi governativa, come governativa divenne, sotto il titolo di « regia scuola Giuseppina Turrisi Colonna », un'altra scuola mista, fondata ugualmente dal Comitato. Quando corse voce che, per ragioni di economia, si volesse sopprimere l'asilo Francesco Crispi, il sodalizio corse ai ripari, raccolse somme, e tanto

fece e brigò che l'istituto fu conservato in vita. Con sussidi, con premi. libri, attestati di benemerenza, non smise mai di lavorare affinchè la colonia nostra, come paesana negli abiti e negli usi, si conservasse italiana anche nella lingua e nelle idealità. Ha una sua bibliotoca intitolata « Vittorio Emanuele », aperta al pubblico senza distinzione di nazionalità. Finalmente, nel 1898, con ardito e felice pensiero, diè vita al *Patronato scolastico*, di cui parleremo più sotto. Per tutta questa sua operosità, al sodalizio tunisino fu dal Consiglio della Dante Alighieri di Roma assegnata, nel settembre del 1900, la medaglia d'argento, premio alto ed ambito.

I soci sono 83, di cui taluni pagano 12, altri 6 franchi all'anno.

4° *Il Patronato scolàstico.* — Comecchè amministrativamente dipenda dal Comitato tunisino della Dante Alighieri, è tuttavia organismo autonomo. I suoi soci pagano 12 franchi l'anno.

Un Comitato di signore dirige il Patronato scolastico e ne sorveglia la molteplice attività.

Per cura del Patronato, presso le regie scuole elementari maschili e femminili, si distribuiscono giornalmente refezioni gratuite e semigratuite (cioè a 5 e 10 centesimi) agli alunni poveri, e refezioni a pagamento agli alunni di agiata condizione.

Nell'anno scolastico 1898-99 furono distribuite 68,090 refezioni, di cui 19,704 gratuite, 10,806 semigratuite, 37,580 a pagamento. Nell'anno 1899-900 ne furono distribuite 63,721, di cui 23,772 gratuite, 9,986 semigratuite, 29,963 a pagamento. Il numero complessivo delle refezioni fu alquanto minore nel secondo anno che nel primo; ma è bene notare, poichè ciò è essenziale all'istituzione, che nel secondo anno si distribuirono refezioni gratuite con assai maggiore larghezza che nell'anno precedente; cioè, 23,772, invece di 19,704.

Come si vede, qui, senza chiasso, senza attriti di sorta, si è riusciti a risolvere la grossa quistione delle refezioni scolastiche, che in molte delle principali città d'Italia ha avuto appena un principio di soluzione, e in parecchie altre ha fatto accapigliarsi insieme conservatori e socialisti, e dato occasione, più a magnifiche tirate retoriche, che a magnifici fatti (1).

In un'altra nobilissima forma si esplica l'attività benefica del Patronato. Nella ricorrenza del Natale, le signore patronesse celebrano la festa dell'al-

---

(1) Anche i Francesi hanno un'istituzione che corrisponde su per giù al nostro Patronato scolastico, ma limitata alle sole refezioni, cioè *les cantines scolaires.* Durante il corso dell'anno 1899-900 furono distribuite 50,023 refezioni, di cui 36,126 gratuite e 13,897 a pagamento . *Les cantines scolaires* sono, per altro, un'istituzione piuttosto governativa che coloniale.

bero, e colgono quest'occasione per regalare ai bimbi poveri delle nostre scuole vestiti, scarpe, calze, mantelli, grembiuli, lenzuola, camice, coperte e scialli di lana. Nei due anni s'è fatti regali agli alunni per un valore di 8 o 9 mila lire, e con poca spesa, poichè le signore stesse, durante l'anno, fanno le calze, cuciono le camice, tagliano vestiti, gonnelle, grembiuli e via dicendo.

5° *Società garibaldini, reduci e militari in congedo.* — Fu fondata nel 1892. Conta 36 soci. Le sue condizioni economiche sono precarie. È una Società devota alle istituzioni nazionali, e collo stesso entusiasmo celebra, tanto le commemorazioni monarchiche, che quelle prettamente garibaldine.

6° *Gruppo garibaldino.* — È composto di 35 soci, staccatisi nel 1899 dal sodalizio sopra mentovato. Un capo-gruppo lo dirige: non c'è nè presidente, nè Consiglio, nè proventi, poichè i soci non pagano quota. Il sodalizio si limita a rappresentare l'elemento garibaldino nelle commemorazioni patriottiche che la colonia concelebra. Non occorre aggiungere che anche questo sodalizio è lealmente devoto alle nazionali istituzioni.

7° *Società militari in congedo.* — Fu fondata nel 1895. Conta 110 soci; ha una sua fanfara. Si propone di tenere raggruppati, a scopo di mutuo soccorso e di onesta ricreazione, i congedati dal servizio militare, che fanno ritorno o vengono a stabilirsi in Tunisia. È un sodalizio, come gli altri, animato da schietti sentimenti patriottici; tranquillo, bene ordinato e disciplinato.

8° *Juvenes Carthaginis.* — È un circolo di lettura e di ricreazione. Ha un bellissimo locale, in cui si dànno balli e concerti; vi si fa solenne distribuzione di premi agli alunni delle nostre scuole, e vi hanno luogo di frequente riuscitissime fiere e feste di beneficenza. Sorse dapprima come Società internazionale; poi, nel 1894, si trasformò in Società italiana. Per altro, alcuni stranieri continuano a farne parte. Conta 250 soci.

9° *Società di ginnastica.* — Fu istituita nel 1893. Ha una bellissima palestra in via Bab Dgedid, che serve anche come luogo di ritrovo per le commemorazioni popolari delle date gloriose del nostro risorgimento. Nel concorso ginnastico nazionale, tenutosi a Torino l'anno 1898, la squadra inviata dalla nostra Società si distinse in modo singolare, e ne riportò uno dei più ambiti premi.

10° *Stella d'Italia.* — È una Società musicale costituitasi nel 1893, quale sezione della Società di mutuo soccorso tra gli operai italiani, da cui si staccò, come frutto maturo, qualche anno dopo. Conta 317 soci; mantiene un corpo musicale di 54 tra musicanti e allievi, il quale ha fatto, in tutte le occasioni, ottima prova, tanto da onorar la colonia e riscuotere l'ammirazione anche degli stranieri.

A Susa abbiamo l'*Unione patriottica di mutuo soccorso*, che conta 95 soci. Nel 1899 si è colà fondata anche una Società ginnastica, la quale, per altro, fino a qui ha dato pochi segni di vita. In quest'anno si sono raccolti i fondi necessari per creare una palestra, la quale s'intitolerà « Umberto I », e certo varrà a risvegliare l'interessamento dei nostri connazionali per la Società di ginnastica.

Una *Società di mutuo soccorso e beneficenza* è sorta a Sfax nel 1900, e conta attualmente 67 soci.

Una *Società di beneficenza* nello stesso anno ha cominciato a funzionare, con buoni risultati, a El Kef.

A Gabes esiste una *Società di beneficenza e mutuo soccorso*, intitolata « Umberto I ». Ma dall'anno 1894, in cui fu fondata, sino ad oggi non pare che sia riuscita a funzionare regolarmente.

Una fiorente *Società di mutuo soccorso fra gli operai italiani* esiste a Goletta fin dal 1891. Conta 85 soci, e ha un fondo sociale di franchi 4132. Nel 1901 si è fondato colà un *Comitato di beneficenza*, il quale, quando i mezzi glielo permetteranno, potrà trasformarsi in una vera Società di bene-neficenza.

Per completare il quadro delle istituzioni italiane credo opportuno aggiungere che abbiamo in Tunisi un giornale italiano, l'*Unione*, che, fondato nel 1885 per via di azioni, fu dapprima ebdomadario e coloniale. Nel 1897 ne assunse la proprietà il cav. Cesare Fabbri, e l'*Unione* si trasformò in giornale quotidiano. Se ne vendono da 1500 a 2000 copie al giorno. Difende strenuamente gl'interessi italiani in Tunisia, in forma meno battagliera che per il passato, data la mutata condizione di cose dopo le convenzioni del 1896; con molto garbo e senza asprezza di polemiche.

Altre pubblicazioni periodiche italiane non abbiamo, oltre questa e il « Bollettino bimestrale della Camera di commercio ». Per qualche tempo si ebbe anche un « Bollettino dell'ospedale italiano », che usciva, parmi, ogni mese; ma da vari anni non si pubblica più.

Altri giornali italiani, *La Medgerda*, l'*Africa latina*, il *Telegrafo tunisino*, sono spuntati qua e là, come i funghi, ma in generale ebbero corta vita.

***

Dalla rassegna fatta delle Associazioni e istituzioni italiane e dal raffronto dell'epoca in cui furono fondate, è agevole trarre una consolante conclusione, che, cioè, anche sotto questo punto di vista, la colonia nostra si va inspirando a idealità nuove e informando a scopi più pratici, più utilitari che in passato. Le nostre Associazioni, sorte prima del 1896, ebbero

spesso carattere essenzialmente politico; tanto che, fino al 1898, Società vere e proprie di beneficenza in Tunisia non c'erano. Gli è che le Associazioni nostre si proponevano, più che altro, di tenere raggruppata la colonia, di darle solidità e compattezza, in guisa da coadiuvare efficacemente l'opera dell'autorità consolare in Tunisia. Dopo le convenzioni del 1896, cessata la lotta sul campo politico, la colonia non ha più dato vita che ad Associazioni, le quali avessero esclusivamente scopo di beneficenza o di rigenerazione economica; e in questa nuova direzione si sono messe, opportunamente trasformandosi, anche le vecchie Associazioni.

Vediamo infatti, nel 1898, sorgere il Patronato scolastico; nel 1899, una Società di beneficenza a Tunisi; nel 1900, una Società di beneficenza a Sfax ed El Kef; nell'anno stesso, una Banca cooperativa di credito a Tunisi; e nel 1901, un Comitato di beneficenza alla Goletta. Vecchie Società, come quella dei garibaldini e quella dei militari in congedo, tra il 1898 e il 1899, assicurarono ai soci il beneficio del mutuo soccorso. Si vede, insomma, che la colonia ha perfettamente intuito la trasformazione operatasi in Tunisia, in virtù delle convenzioni del 1896, e si è saputa mirabilmente adattare alla mutata condizione di cose.

Ed è trasformazione da incoraggiare, poichè, qui, oramai, non abbiamo più bisogno di Società aventi istinti di combattività. Ciò che occorre sono sodalizi e istituzioni che valgano a consolidare, rafforzare, colla carità, col lavoro, col credito, la compagine della nostra colonia; che valgano a rigenerarla moralmente, socialmente ed economicamente.

VII.

Istituti di istruzione e di educazione italiani.

Ho creduto opportuno far qualche indagine per sapere quale percentuale di analfabeti si riscontri nella nostra colonia. Mi sono per ciò basato sugli atti di stato civile e sugli atti notarili dell'anno 1900, tenendo conto dei soli comparenti e non dei testimoni, che si ha una spiccata tendenza a scegliere tra le persone che sappiano leggere e scrivere.

Dai registri di stato civile si ricava che la percentuale degli analfabeti, comprese anche le donne, è del 45 per cento. Dagli atti notarili si ricaverebbe una percentuale sensibilmente minore, cioè del 39. Ma credo meno attendibile il risultato ottenuto dall'indagine sugli atti notarili, perchè in questi figurano più frequentemente, come comparenti, gli uomini che le donne, e perchè gli atti notarili rappresentano un complesso di affari e di

interessi che concernono piuttosto le classi sociali più evolute e quindi meno frequentemente incolte che le classi popolari.

Insomma, gli analfabeti nella popolazione italiana di Tunisia sono il 44 o il 45 per cento (1). Date le fonti a cui ho ricorso, si capisce che questa percentuale concerne solo quella parte della popolazione che ha raggiunto l'età maggiore. Occorre appena avvertire che il sesso femminile dà un contributo all'analfabetismo di gran lunga superiore a quello dato dal sesso maschile.

È consolante poi constatare che, se grande è il numero degli analfabeti, vivissimo è per altro, nella nostra colonia, il desiderio dell'istruzione e della educazione morale e fisica. Cresce il numero degli scolari in modo che alcune nostre scuole primarie quasi non li contengono più. Si hanno delle classi, tanto delle scuole maschili che delle femminili, con 80, con 100, con 120 alunni: si può facilmente immaginare quali inconvenienti ne derivino. In fatto di scuole abbiamo a Tunisi:

Regio Liceo ginnasiale « Vittorio Emanuele II ». Alunni 68, di cui 3 stranieri; cattolici 43; israeliti 25.

Regia Scuola tecnico-commerciale « Umberto I ». Alunni 81, di cui uno straniero; cattolici 63; israeliti 18.

Regia Scuola elementare maschile « Principe di Napoli ». Alunni 534, di cui 9 stranieri; cattolici 514, israeliti 17, protestanti 3.

Regia Scuola elementare maschile « Giovanni Meli ». Alunni 547, di cui 5 stranieri; cattolici 546, israeliti 1.

Regia Scuola elementare maschile « Umberto I ». Alunni 236, di cui 32 stranieri; cattolici 233, israeliti 1, protestanti 1, mussulmani 1.

Regia Scuola elementare femminile « Margherita di Savoia » (con istituti annessi). Alunne 721, di cui straniere 87; cattoliche 605, israelite 116.

Regia Scuola elementare femminile « Giuseppina Turrisi-Colonna ». Alunne 600, di cui straniere 4; cattoliche 598, israelite 2.

Regio giardino d'infanzia « Garibaldi ». Alunni 360, di cui 64 stranieri; cattolici 260, israeliti 97, protestanti 1, mussulmani 2.

Regio Giardino d'infanzia « Crispi ». Alunni 323, di cui 2 stranieri; cattolici 322, israeliti 1.

---

(1) Dal censimento degli Italiani all'estero, fatto nel 1881, risultò la proporzione degli analfabeti essere del 43.83 per cento; nel 1871 era di 44.43. Vedi *Censimento degli Italiani all'estero* (dicembre 1881). Roma, 1884, pag. CI. Sarà anzi bene notare che per la Tunisia (Vedi tav. XIX, pag. XCIV) la proporzione risultava del 52.01 per cento; avremmo quindi, dal 1881 in poi, una sensibile e consolante diminuzione, dovuta certamente all'incremento delle nostre scuole in Tunisia.

Scuola serale annessa alla « Principe di Napoli ». Alunni 552, di cui 8 stranieri; cattolici 546, israeliti 4, mussulmani 2.

Alla Goletta abbiamo :

Regia Scuola elementare maschile. Alunni 91; cattolici 89, israeliti 2.

Regia Scuola elementare femminile. Alunne 141, di cui 55 straniere; cattoliche 94, israelite 46, mussulmane 1.

Regio giardino d'infanzia. Alunni 151, di cui 30 stranieri; cattolici 110, israeliti 41.

A Susa abbiamo:

Regia Scuola elementare maschile. Alunni 163, di cui 10 stranieri; cattolici 156, israeliti 7.

Regia Scuola elementare femminile. Alunne 78, di cui 6 straniere; tutte cattoliche.

Regio Giardino d'infanzia. Alunni 195, di cui 5 stranieri ; tutti cattolici.

Scuola serale annessa alla regia Scuola elementare maschile. Alunni 130, di cui 39 stranieri; cattolici 99, israeliti 31.

A Sfax abbiamo :

Regia Scuola elementare maschile. Alunni 115, di cui 3 stranieri; tutti cattolici.

Regia Scuola elementare femminile. Alunne 224, di cui 65 straniere; cattoliche 188, israelite 36.

Abbiamo inoltre, a Tunisi, un *Collegio-convitto* intitolato Tito Cybeo. Fu fondato nel 1886 dalla colonia che, con mirabile slancio e squisito sentimento di patria carità, raccolse in pochi giorni una somma di oltre 100,000 franchi. Ebbe annesse scuole elementari e secondarie di primo grado. Morto il direttore T. Cybeo nel 1895, l'istituto minacciava ruina: fu allora che, con generoso e patriottico pensiero, gli insegnanti delle regie Scuole si costituirono in Società per azioni, e lo ressero in vita, dandogli il nome appunto di colui che per molti anni n'era stato l'anima.

Il collegio-convitto è allogato in un ampio locale in via Bab Dgedid, e accoglie, tra interni, pensionanti e sorvegliati, 67 giovanetti, appartenenti, i più, ad agiate famiglie italiane residenti fuori di Tunisi, le quali, se il Convitto non fosse, sarebbero costrette o a inviare i loro figliuoli, con non tenue sacrificio, in Italia, o a metterli negl'istituti francesi. Dei 67 giovinetti, 40 frequentano le scuole elementari annesse al Convitto, gli altri le regie scuole.

A Biserta c'è una *Scuola elementare maschile sussidiata* dal regio Governo, divisa in due sezioni e accoglie 145 alunni.

Al Kram, presso Goletta, c'è l'Istituto cosiddetto di Santa Oliva, sussi-

diato anch'esso dal regio Governo. Accoglie bambini di ambo i sessi, appartenenti per lo più a famiglie disagiate. Vi si dà insegnamento conforme a quello delle regie scuole elementari. I ricoverati erano quest'anno 44, di cui 40 femmine.

Tra gl'Istituti italiani va anche citato l'Orfanotrofio « Regina Margherita », fondato e, con mirabile tenacia di propositi, tenuto in vita dalla signora Giuseppina Civalleri. Venne, quattro o cinque anni fa, ceduto dalla fondatrice all'Associazione per soccorrere i missionari cattolici italiani, avente sede a Firenze. E la povera signora, sicura omai che l'Istituto da lei creato, e a furia di sacrifici sorretto, non cadrebbe più, si spense placidamente, due anni fa, nella sua Torino. L'Orfanotrofio si trova, pel momento, a Rades; ma si è divisato di trasferirlo a Tunisi, dove con minori spese potrà riuscire anche più utile. Vi sono attualmente ricoverate 25 bambine, cui s'insegna a leggere e scrivere e i lavori donneschi.

È diretto dalle suore italiane dell'ordine di San Francesco.

*
* *

Come abbiamo visto, le nostre scuole (non tenendo conto delle scuole serali, dove la più parte degli alunni hanno dai 15 anni in su) sono frequentate da 4881 giovinetti; gl'Italiani sono 4500.

Su per giù, altri 3500 Italiani frequentano le scuole francesi, laiche o religiose, o quella dell'*Alliance israélite*. Sono, dunque, circa 8000 i giovinetti nostri che ricevono una qualche istruzione ed educazione.

Chi faccia indagini sul numero dei giovinetti italiani che frequentarono le scuole nostre o le scuole straniere nel 1889-90, troverà che a mala pena si raggiungeva la cifra di 4000. Vuol dire dunque che la popolazione scolastica italiana ha in un decennio raddoppiato, come appunto in un decennio ha raddoppiato, su per giù, la popolazione italiana in Tunisia.

V'è sempre tuttavia un certo numero di bambini italiani, che non ricevono istruzione od educazione di sorta È difficile qui indicare, anche approssimativamente, il numero dei nostri connazionali che sono fra i 3 e i 15 anni, non essendo applicabili, per il fatto della copiosa immigrazione, le medie italiane circa la consistenza numerica di ciascuna età. Ma così, a occhio e croce, possiamo ritenere che gl'individui fra i 3 e i 15 anni sieno nella nostra colonia da 13 a 14 mila. Ciò significa che quelli, che non ricevono istruzione od educazione di sorta, sono fra 5 e 6 mila. Cifra certamente considerevole di futuri analfabeti, che oscillerebbe fra il 38 e il 42 per cento. Ma è da por mente a questo, che nelle campagne, e in molti centri importanti, non vi è scuola italiana, e spesso nemmeno francese.

Un'altra osservazione, che si può fare sulle cifre che precedono, è questa: che, cioè, in Tunisia, e nella colonia nostra specialmente, il desiderio d'istruzione è, per le femmine, quasi altrettanto vivace che pei maschi. Infatti, su 4881 alunni che frequentano le scuole italiane (tenendo conto degli asili, e non tenendo conto delle scuole serali), abbiamo 2330 femmine, poco meno della metà.

È bene poi notare che le nostre scuole sono frequentate da alunni di tutte le religioni: su 5563 alunni (chè tanti sono, ove si tenga conto anche delle scuole serali), si hanno 5066 cattolici, 486 israeliti, 5 protestanti, 6 mussulmani. Nè questa mescolanza ha mai dato luogo, che io sappia, al minimo inconveniente. E non si dica che i bambini non s'appassionano per certe quistioni: so di scuole non italiane, dove, al momento in cui più dilagavano i torbidi antisemitici in Algeria, la scolaresca era perfettamente divisa in due campi opposti.

È da notare, infine, che le nostre scuole, comprese le serali, sono frequentate anche da 394 stranieri. E questo fatto è più meritevole d'attenzione qui che altrove, poichè, certamente, le scuole francesi, per serietà di metodi di insegnamento, equivalgono alle nostre, e le superano per vastità e arredamento di locali, per numero d'insegnanti, per solennità di feste scolastiche e allettamenti d'ogni sorta. Vuol dire, dunque, che le nostre istituzioni scolastiche riscuotono, malgrado tutto, la simpatia degli stranieri, e che anche essi han fiducia nella bontà dei nostri metodi d'insegnamento. Serva questo di lezione a quei nostri connazionali che, in molti casi in cui non occorre far di necessità virtù, inviano i loro figliuoli alle scuole francesi anzichè a quelle italiane.

*
* *

Ed è proprio su questo fatto, cioè sul grande numero d'Italiani che frequentano scuole francesi, sia laiche sia religiose, che chiedo venia a chi legge se alcun poco m'indugerò; poichè non dico che questo sia un gran male, ma certo non è bene. Quali le cause del fenomeno?

Molte; e le une tali da scusare completamente i padri di famiglia, le altre da aggravarne la colpa. Le ragioni, più o meno, sono queste.

Anzitutto, noi non abbiamo scuole in varî centri importanti della Reggenza; è naturale quindi che i nostri vadano a quella che c'è, sia francese o altro. Vero è, altresì, che alcune nostre scuole primarie sono così affollate di alunni che a malapena potrebbero contenerne di più, ma non tutte si trovano in queste condizioni; le scuole primarie maschili di Goletta, Susa, Sfax hanno posto per due tanti più del numero di alunni che attualmente accolgono; e poi, anche a Tunisi, dove affollamento c'è, l'abnegazione dei direttori e dei

maestri è tale, che non si è mai rifiutato nessuno di quelli che si sono presentati.

Dunque, per gl'Italiani che risiedono in luoghi dove esistono scuole nostre, non c'è scusa che tenga.

La verità è che, tra le classi popolari, le scuole tenute da monache e da frati esercitano una maggiore attrazione che le scuole laiche. E non è mica quistione d'insegnamento religioso, chè anche nelle nostre scuole questo si impartisce; è quistione del maggiore prestigio di cui sono circondati e della maggiore influenza che esercitano, sui volghi, i parroci e i ministri della religione.

Essi delle classi popolari si occupano più di noi, ci stanno più a contatto, ne conoscono meglio la psicologia e, confessiamolo candidamente, agli umili, ai semplici fanno più bene che noi. Aggiungi che, nelle scuole tenute dai religiosi, più agevoli sono gli studi e le promozioni: si bada meno al profitto e più all'educazione morale; ci si adopera più a istillare sentimenti religiosi che ad insegnare. Oltracciò, i frati e le monache possono tenere i ragazzi a scuola tutta la giornata, e ciò è comodo per i babbi che vanno al lavoro, e anche per le mamme che attendono alle faccende di casa, quando, per giunta, non debbano guadagnarsi da sè il pane quotidiano. Le distribuzioni di premi, libri, imagini, abitini, sono fatte con straordinaria larghezza, e questo alletta i bambini.

Scusabile dunque, fino a un certo punto, la gente del popolo, se qualche volta diserta le nostre scuole per quelle degli altri. Meno scusabili le classi sociali più elevate, che spesso si lasciano guidare da quel sentimento di spregio per le cose paesane e di sconfinata ammirazione per le cose straniere, che, pur troppo, non di rado si riscontra fra noi. Ma non è questo soltanto che induce alcuni a disertare le nostre scuole; per gli uni è il bisogno irresistibile di far la corte, come possono, ai padroni del luogo; per gli altri è l'utilità incontestabile di avere pronto e spedito alla mano l'uso della lingua francese. Sta bene che il francese s'insegna anche nelle nostre scuole; ma altra cosa è impararlo come una lingua straniera, e altra cosa è fare in francese tutto il *curriculum* degli studi.

Non è inutile aggiungere che nelle nostre scuole si adotta una giusta severità negli studi e nelle promozioni, e molti ragazzi, quando hanno fatto mala riuscita da noi, ritentano la prova nelle scuole dei religiosi. Conseguenza di tutto questo è che circa 3500 giovinetti italiani, un po' per necessità, un po' per ragioni più o meno plausibili, sfuggono alle nostre scuole.

VIII.

Comunicazioni marittime - Entità della nostra immigrazione in Tunisia.

Quattro linee di vapori mettono, settimanalmente, in comunicazione l'Italia colla Tunisia: tre esercitate dalla Compagnia di navigazione generale italiana, una dalla « Compagnie de navigation mixte (Cie Touache). » La durata del viaggio, per ciascuna delle quattro linee, tanto al venire che al tornare, è: per la linea Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi, di giorni 1 e ore 13.30 da Napoli a Tunisi, di sole ore 10 da Trapani; per la linea Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi, di giorni 3 e ore 14.30 da Genova a Tunisi, di sole 18 ore da Cagliari; per la linea Trapani-Favignana-Marsala-Pantelleria-Tunisi-Biserta, di giorni 1 e ore 13 da Trapani a Biserta, di sole 24 ore da Trapani a Tunisi; per la linea (Compagnia Touache) Palermo-Tunisi, di ore 15.

I prezzi, pel viaggio fra Tunisi e il porto più vicino del Regno, per ciascuna linea, sono:

		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Tunisi-Trapani (linea celere)	Fr.	43.20	28.80	14.40
Tunisi-Cagliari	»	43. »	28. »	15. »
Tunisi-Pantelleria	»	31.50	21. »	8 »
Tunisi-Palermo (Compagnia Touache)	»	60. »	40. »	30. »

La Compagnia Touache ha anche una specie di 4ª classe: il prezzo del passaggio sul ponte è di soli franchi 18.50.

Come si vede, le comunicazioni fra l'Italia e la Tunisia sono frequenti, abbastanza rapide e piuttosto economiche. La linea più rapida e più comoda è quella Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi, ed è anche quella che, col tempo, può dare migliori risultati, a patto che le cose si facciano a modo.

L'orario lascia poco o punto a desiderare; la stessa fermata di Trapani, contro la quale si fecero le più fiere critiche, non arreca che una lieve perdita di tempo, e costituisce un riposo, e quindi un vantaggio non disprezzabile per chi soffre del mare. Ma bisogna adibire a questa linea, non dei piroscafi di vecchio tipo, sibbene dei piroscafi che, anche se non siano di

grandi dimensioni e di molto lusso, offrano ai passeggieri tutte le possibili comodità. Poichè. se questa linea non dovesse servire che al trasporto degli emigranti italiani, essa farebbe doppio impiego colla linea Trapani-Pantelleria-Tunisi-Biserta, e non avrebbe grande utilità. Ci si deve invece proporre lo scopo di attirare, su questa linea, tutti quelli che viaggiano per diporto, o vengono a svernare in Tunisia; e non soltanto Italiani, ma anche stranieri. Col tempo la Tunisia è destinata a divenire una stazione climatica: la mitezza del suo clima, i monumenti così copiosi della sua passata grandezza e i ricordi gloriosi attireranno qui, in sempre maggior numero, le genti del nord, che vanno nella stagione invernale a cercare i paesi del sole. Questa ricca clientela dobbiamo noi attirare su questa linea, e non basta che il viaggio sia celere, bisogna anche che lo si possa procurare su piroscafi meglio rispondenti alle moderne esigenze. Finora questo servizio l'hanno fatto il « Cariddi » e il « Malta », navi di vecchio tipo, che, se possono far buona prova sulle altre linee, non sono adatte a questa. Da qualche settimana fa il servizio il « Cristoforo Colombo », ed è questo il tipo di piroscafo che occorre.

***

Mi fanno difetto i dati occorrenti per rispondere al quesito: « Proporzioni fra i trasporti d'Italiani effettuati da navi nazionali e quelli effettuati da navi straniere, e proporzioni fra il numero d'Italiani provenienti da porti italiani e quello di Italiani provenienti da porti stranieri ». Mi limiterò pertanto a indicare il numero d'Italiani arrivati o partiti su piroscafi e velieri italiani: ciò ci servirà anche a determinare l'importanza della nostra immigrazione in Tunisia.

I dati che ho per le mani non vanno più indietro dell'anno 1891. Premetto che, per la situazione speciale della Tunisia, che è da considerare quasi come un'isola, non avendo altro utile sfogo che in Algeria (la quale poi non attira molto i nostri immigranti, attraverso, almeno, alla Tunisia), si può con certezza ritenere che tutti quelli che arrivano per via di mare, e non risultano partiti per la stessa via, sono rimasti effettivamente ad ingrossare la nostra colonia. Vero è che sui piroscafi italiani arriva anche un certo numero di stranieri, che andrebbero detratti dal contingente d'immigranti italiani, ma non sono molti; e poi è da considerare che un certo numero d'Italiani arrivano, per la via di Malta o di Marsiglia, su piroscafi stranieri; sicchè si può ammettere che, non solo ci sia compensazione, ma che, a conti fatti, il numero d'Italiani giunti su piroscafi stranieri, sia sensibilmente superiore a quello degli stranieri giunti su piroscafi italiani.

Ecco i risultati che si ottengono da siffatte indagini (1):

Anno	Arrivati	Partiti	Rimasti
1891	13,757	12,047	1,710
1892	16,487	13,474	3,013
1893	13,035	11,103	1,932
1894	13,056	10,974	2,082
1895	18,622	13,548	5,074
1896	20,116	15,476	4,640
1897	15,340	12,220	3,120
1898	15,297	13,049	2,248
1899	19,543	15,237	4,306

Per il 1900 non ho finora che i dati riferentisi agli individui arrivati o partiti sui piroscafi della Navigazione generale italiana. Ne giunsero 9392, ne partirono 6098, ne rimasero 3294. C'è da aggiungere quelli arrivati o partiti sui velieri italiani, e quelli arrivati o partiti sui piroscafi della « Touache », che appunto nel 1900 cominciò ad esercitare la linea Palermo-Tunisi. Possiamo valutare, per l'anno 1900, a non meno di 4000 gl'immigranti italiani rimasti in Tunisia. Tutt'assieme, dal 1891 al 1900, la colonia nostra, per il fatto dell'immigrazione, è dunque aumentata di oltre 33,000 individui.

Se poi noi consideriamo attentamente le cifre suindicate, troveremo che v'è un esatto riscontro tra l'entità della corrente immigratoria e l'entità dei lavori pubblici in corso, anno per anno. Così vediamo che, mentre la cifra degli immigrati non è nel 1891 che di 1710 individui, balza subito, nell'anno seguente, a 3013; gli è che, appunto nel 1892, fu maggiore il fervore di attività per costruire il porto di Tunisi, che venne inaugurato nel maggio 1893; e, immediatamente, la cifra degli immigrati scende a 1932, per risalire, nel 1894, a 3082, perchè, in quell'anno appunto, si pone mano alle costruzioni ferroviarie. Il numero degli immigrati sale ancora, ed è, nell'anno seguente, di 5074; poi va, mano mano, digradando fino al 1898, in corrispondenza al rallentare delle costruzioni ferroviarie. Comincia a risalire dal 1898 in poi, perchè la Società dei fosfati di Gafsa inizia la costruzione della linea

(1) Occorre avvertire che le statistiche italiane sull'emigrazione recano cifre che non corrispondono a quelle recate dalle statistiche locali; anzi, la differenza è, non di centinaia, ma di migliaia d'emigranti meno di quelli che risulta essere qui giunti. Mi è parso che, per quanto concerne la Tunisia, le statistiche locali meritassero maggior fede, e ad esse mi sono pertanto attenuto.

Gafsa-Sfax; si attivano i lavori del porto di Biserta; e con numerosi acquisti di terre, da parte dei Francesi e degli Italiani, aumenta l'estensione delle proprietà europee da dissodare e ridurre a coltura. L'introduzione di questo ultimo fattore di attività e di prosperità, la cui efficacia è destinata a crescere anzichè scemare, farà sì che la nostra corrente migratoria si manterrà, per ora, sui 4000 individui, salvo ad aumentare poi, se, com'è da credere, le circostanze favoriranno lo sviluppo agricolo della Tunisia.

In conclusione, noi possiamo ritenere che, tra immigrazioni e nascite, l'incremento della nostra colonia è, un anno per l'altro, fra 4 e 5 mila individui.

IX.

Conclusione.

Quale sarà l'avvenire della nostra colonia?

Non si tratta qui di fare il profeta, mestiere oramai andato giù di moda, ma d'interrogare gl'indici, i segni precursori dell'avvenire, un po' come dal mattino si può giudicare se a sera farà, o no, bel tempo. Ora, da quanto venni sopra discorrendo, il lettore intelligente può da sè stesso far le sue previsioni. Dissi l'ordinamento economico della Tunisia essere già molto innanzi; non esserci più fretta di crear porti, aprir vie, costruire linee ferroviarie; anzi doversi andare omai adagio per non mettere, come suol dirsi, il carro avanti i buoi. Anche lo sviluppo edilizio delle città va rallentando, e già troppe case furono costrutte in previsione d'un incremento della popolazione, che non si è poi verificato in quelle proporzioni che si credeva. Insomma, sul momento, di lavori che richiedano una numerosa mano d'opera, non ci sono in vista che le fortificazioni di Biserta, e tra poco, così almeno si spera, la costruzione della linea ferroviaria da Ponte del Fahs, presso Zaghuan, a Kalaat-es-Senam presso il confine algero-tunisino, un po' meno di 200 chilometri. Quindi, la mano d'opera italiana, che esiste attualmente in Tunisia, è sufficiente alla bisogna, e non si può desiderare che nella misura in cui è cresciuta tra il 1885 e il 1895 si accresca ancora. Invece, rimane molto da fare per quanto concerne l'agricoltura. Qui, non solo non abbiamo raggiunto quello che si potrebbe chiamare il punto di saturazione, ma ne siamo ancora molto lontani. Lo sviluppo agricolo della Tunisia è appena iniziato; c'è almeno un milione e mezzo di ettari di buone terre da sgomberare dai rovi e dal lentischio e da dissodare; ce n'è almeno un altro mezzo milione da ridurre a coltura intensiva. E all'agricoltura deve omai volgersi l'immigrazione nostra, come già accenna a fare, per modo che, pur conservando gli altri gruppi, degli industriali, dei commercianti, degli operai,

APPENDICE

A) Censimento della popolazione francese in Tunisia.

Il raffronto tra i fenomeni che rispettivamente presentano i due gruppi di popolazione, il francese e l'italiano, ambedue sradicati dal suolo natio e trapiantati in terra straniera, può riuscire di qualche interesse per gli studiosi di demografia: e però m'induco a riferire qui, i risultati del censimento della popolazione francese in Tunisia fatto nel '96. Ma, nel fare il raffronto, conviene tenere a mente che, mentre i dati concernenti la colonia francese sono abbastanza esatti, come quelli che risultano da un regolare censimento, i dati riflettenti la colonia nostra sono, pur troppo, come vedemmo, semplicemente approssimativi.

La cifra totale della popolazione civile francese, presente in Tunisia al 29 novembre 1896, era di 16,534 anime. Non entrano in questa cifra, nè il corpo d'occupazione (tra ufficiali e soldati 10,144), nè i protetti.

Risulta che anche la popolazione francese è in costante progresso. Infatti, al 31 dicembre 1880 i Francesi stabiliti in Tunisia non erano più di 708. Il primo censimento, operato il 12 aprile 1891, li faceva ascendere a 10,030; quello del '96, come vediamo, ne ha riscontrati 16,534. Dunque, l'accrescimento, durante il periodo 1881-91, fu di 932 individui all'anno, e, durante gli anni 1891-96, di 1300. Calcolando che l'aumento annuo, dopo il 1896, sia stato il medesimo che nel quinquennio precedente, oggi la popolazione francese in Tunisia deve essere di 21 o 22 mila persone.

Il maggior numero di Francesi si trova stabilito in Tunisi (9994), in Susa (1446), in Suk el Arba (1046), in Biserta (934), in Sfax (798), cioè a nord e ad oriente della Tunisia, come su per giù la popolazione italiana, e le ragioni di ciò sono troppo ovvie perchè occorra accennarle.

La popolazione francese urbana è, secondo il censimento, di 12,972 abitanti (cioè il 78 °/₀); quella rurale di 3562 (cioè il 22 °/₀).

Quanto all'origine, essa si ripartisce così: francesi di nascita 14,827, di cui maschi 8206, femmine 6621; francesi per naturalizzazione, opzione, matrimonio, 1380, di cui maschi 563, femmine 817 (1). Si deduce da ciò che le naturalizzazioni sono piuttosto scarse, e che non pochi Francesi tolgono in moglie delle straniere.

(1) È bene notare che per alcuni dati la cifra della popolazione non è di 16,534, ma solo di 16,207, e ciò perchè 327 francesi non hanno riempita la scheda loro inviata.

Rispetto al luogo di nascita abbiamo questa ripartizione:

Francesi nati in Francia	9768	cioè il	62 °/₀
» » » Tunisia	3339	»	21 °/₀
» » » Algeria	2384	»	15 °/₀
» » altrove	354	»	2 °/₀

La Corsica, i dipartimenti del Varo, del Rodano, della Senna dànno il maggior contingente all'immigrazione francese in Tunisia.

Secondo lo stato civile, i Francesi si dividevano così:

	Maschi	Femmine	Totale
Celibi	5275	3558	8833
Coniugati	3186	3253	6439
Vedovi	243	557	800
Divorziati	65	70	135
	8769	7438	16,207

Il numero, quindi, dei celibi rappresenta in Tunisia il 54 °/₀ della popolazione totale, mentre in Francia non è che il 52 °/₀. Così vediamo anche che il sesso maschile rappresenta il 54 °/₀, mentre in Francia rappresenta soltanto il 49.65 °/₀. V'ha, dunque, anche nella colonia francese, ma un po' meno che nella nostra, una sensibile eccedenza dei maschi sulle femmine. Giustamente, a tale proposito, la relazione, che accompagna i risultati del censimento, osserva che « la prédominance du sexe masculin n'a rien de particulier à la Régence: c'est un phénomène qui s'observe à l'origine de toutes les colonies, et qui est même beaucoup plus accentué ailleurs ».

Quanto all'età, la popolazione francese si ripartiva come segue:

Al disotto di 5 anni	1805
Da 5 a 9 compiuti	1345
» 10 » 14 »	1204
» 15 » 19 »	1173
» 20 » 24 »	1417
» 25 » 29 »	2086
» 30 » 34 »	1914
» 35 » 39 »	1724
» 40 » 49 »	2017
» 50 » 59 »	963
Da 60 in su	559

Gl'individui al disopra di 60 anni sarebbero pochi, ma ciò non dipende dall'esser diminuita la « aspettativa media di vita, » ma dall'immigrazione,

che si recluta per lo più tra i giovani. Troviamo, per altro, piuttosto elevato il numero degli individui che hanno meno di 20 anni: 5527, cioè il 34 °/₀ della popolazione. In Francia la percentuale non è che del 30.

Secondo le professioni, i Francesi si dividevano così:

1° agricoltura (proprietari e personale)	2030	13 °/₀
2° industrie e mestieri (calzolai, sarti, barbieri, occupati negli opifici, in imprese di lavori)	2854	18 °/₀
3° trasporti (ferrovie, tram, carrettieri).	703	4 °/₀
4° commercio (banche, sensali, assicurazioni, alberghi ecc.)	3727	23 °/₀
5° forza pubblica (polizia, mogli e figli di militari) . .	1021	6 °/₀
6° amministrazione pubblica	3060	19 °/₀
7° professioni liberali	1781	11 °/₀
8° viventi di rendita e senza professione	1031	6 °/₀

Come si vede, è al commercio che si dedica il maggior numero di Francesi; la percentuale di quel gruppo è qui del 23, mentre in Francia non è che del 10.76.

L'industria viene in seconda linea, con una percentuale del 18, inferiore a quella che si ha in Francia, dov'è del 25.

C'è una cifra che può produrre impressione non buona, ed è quella dei funzionari, che sono 3060; tanto più che si è già predisposti a ritenere l'impiegomania come una vecchia magagna della cosidetta razza latina. Ma il numero dei funzionari non bisogna considerarlo in rapporto alla popolazione francese, bensì in rapporto all'intera popolazione tunisina. In questo caso la proporzione non è più del 19 per cento, ma solo dell'1, mentre in Francia è del 2. Per essere tuttavia precisi bisogna anche tenere a mente che, accanto ai funzionari francesi, vi sono i funzionari indigeni.

L'agricoltura occupa il 13 per cento della popolazione, mentre in Francia la percentuale è del 47. La più parte degli addetti a questo gruppo sono proprietari; i veri coltivatori si riducono a ben pochi.

In conclusione, da quanto precede si deduce che c'è una corrente abbastanza considerevole di immigrazione francese in Tunisia, che la colonia dall' 81 ad oggi è aumentata di circa 30 volte tanto, e che la razza non trova difficoltà ad acclimarsi in queste regioni.

B. — **Notizie su alcune colonie italiane in Tunisia.**

Costretto, per tutto il lavoro che precede, a contentarmi di dati per lo più molto approssimativi, e tali che il lettore può, anche con qualche fondamento di ragione, non volersi acconciare alle conclusioni che mi arrischiai a trarne, credo dovere qui, in appendice, raccogliere, riassumendole, delle notizie relative a parecchie nostre colonie tunisine; notizie, di cui talune sono altrettanto esatte che quelle che avremmo potuto ottenere da un regolare censimento (1).

Mehdia (2). — Italiani 278; di cui maschi 138, femmine 140; celibi 167, coniugati 111. Si ripartiscono per professioni come segue: medici e farmacisti 2; commercianti e proprietari 23; impiegati 16; operai 63; pescatori 9; terraiuoli, manovali, senza professione, donne e bambini 165. L'immigrazione avente carattere di permanente, è in quel distretto piuttosto scarsa; si compone, più che altro, di muratori e operai addetti alle costruzioni. C'è, per altro, una notevole immigrazione temporanea di pescatori, che vengono dall'Isola delle Femmine e da Lampedusa a pescar sardelle nelle acque di Mehdia. Nel maggio o nel giugno giungono ogni anno circa 80 barche, montate in complesso da un 600 pescatori. Questi, finita la stagione della pesca, se ne tornano via.

Gli Italiani che possiedono terre e stabili sono 17. Queste proprietà consistono in oliveti di 21 mila piante in tutto, e di un valore complessivo di franchi 300,000; in terre coltivate a cereali, per un'estensione di ettari 200, e un valore di franchi 120,000; in stabili di un valore di franchi 250,000. Sicchè le proprietà, possedute dagli Italiani in quel di Mehdia, ammontano, tutte insieme, ad un valore di franchi 670,000.

Le mercedi degli operai si valutano a 4 franchi il giorno. Non vi sono nè Società, nè scuole italiane. Vi è un corrispondente della Banca cooperativa di credito, avente sede a Tunisi.

---

(1) Sebbene i criteri da cui partirono i 22 agenti consolari e le cortesi persone che fornirono dati statistici su questa o quella nostra colonia, siano spesso disformi tra loro, tuttavia, pur riassumendo e correggendo qualche evidente errore di computo, non ho creduto di dovere rimaneggiare le notizie per ridurle ad un comune criterio, e ciò, sia perchè volli serbare ad esse la genuina e schietta forma in cui furono dettate, e perchè temei che, a volere essere troppo esatto, non mi accadesse, per avventura, di riuscire men veritiero. Al lettore, quindi, il compito di raggruppare e raccordar le cifre in modo che gli sia possibile trarne confronti e cavar conclusioni, parte previste, e parte da me insospettate.

(2) Notizie comunicate dal regio agente consolare signor Giulio Lumbroso. Occorre appena avvertire che le notizie, relative a questo o a quell'aggruppamento, sono pubblicate nell'ordine in cui man mano ci pervennero, senza tener conto nè della geografia, nè dell'importanza numerica di ciascun gruppo.

Monastir (1). — Italiani 150; maschi 90, femmine 60; celibi 90, coniugati 60. Professioni: commercianti 62, 1 professionista; tutti gli altri muratori, scalpellini e calzolai. È colonia piuttosto agiata. Il valore delle proprietà rustiche e urbane appartenenti ad Italiani ammonta a franchi 2,500,000. Le mercedi degli operai variano da 2. 50 a 4 franchi al giorno. La immigrazione temporanea è rappresentata da un 500 pescatori e operai addetti alle tonnare; restano circa tre mesi, dal maggio al giugno.

Zaghuan (2). — Italiani 750; uomini 350, donne 150; fanciulli d'ambo i sessi 250. Coniugati 130. Professioni: calzolai 6, fabbri ferrai 5, muratori 4, falegnami 1, barbieri 1, albergatori 2, commercianti 3. Tutti gli altri proprietari ed agricoltori. La più parte dei connazionali stabiliti a Zaghuan provengono da Palermo, Trapani e Girgenti; pochissimi dal continente e dalla Sardegna. La popolazione italiana della città cresce molto lentamente; la popolazione italiana della campagna ha invece rapido incremento.

Le proprietà urbane possedute da Italiani si riducono a 3, per un valore complessivo di franchi 50,000. Le proprietà rustiche italiane, intieramente libere, sono 9, per un'estensione complessiva di ettari 5550, e per un valore complessivo di franchi 670,000. A 6 chilometri da Zaghuan vi sono 20 proprietari enzelisti, che formano, con le loro famiglie, un piccolo centro agricolo. Posseggono insieme 600 ettari, e pagano il modesto enzel di franchi 2.50 all'ettaro. Un altro piccolo centro agricolo italiano, detto « Les Nassen », si è formato sulla via tra Zaghuan e Tunisi; qui gli Italiani coltivano quasi esclusivamente la vigna. Un altro centro agricolo italiano è sorto a Dgebel Ust, non lungi da Zaghuan, e si compone di 15 famiglie, che posseggono insieme 570 ettari di buone terre.

Le mercedi degli operai urbani oscillano tra 2 e 3 franchi al giorno; quelle degli agricoltori fra 1. 80 e 3.

Kef (3). — Italiani 850, la più parte originari di Sicilia, e specialmente di Rocca Palumba. Ci sono pochi piemontesi (di Biella), lombardi, toscani e calabresi. L'elemento agricolo è quello che prevale. Circa la metà degli Italiani stabiliti al Kef sono piccoli proprietari agricoltori; coloni giornalieri non ve n'è; qualche affittavolo e mezzadro. Gli Italiani sono intesi alla coltura della vigna.

Le mercedi degli operai oscillano fra 2. 50 e 3. 50 franchi al giorno. È colonia che gode di una certa agiatezza.

---

(1) Notizie comunicate dal regio agente consolare, signor Giulio Pestalozza.
(2) Notizie comunicate dal signor Moreno Leone.
(3) Notizie comunicate dal signor Enrico Fiumedinisi.

Una piccola colonia italiana di 300 individui, quasi tutti minatori, si trova, a non molta distanza dal Kef, a Sidi Jusef, presso il confine algero-tunisino.

Kelibia (1). — Italiani 241. Agricoltori 218, commercianti 7, muratori e falegnami 8, fornai 2, calzolai 6. Gli agricoltori si dividono in 31 famiglie che possiedono terre, 3 famiglie che hanno terre a mezzadria e 3 famiglie di giornalieri. Sono, per lo più, famiglie numerose, composte di 9 o 10 individui; si ha una media di 6 figli ogni connubio, ciò che contrasta con la scarsa fecondità dei matrimoni riscontrata in seno alla popolazione italiana in Tunisia. Fra le 31 famiglie di proprietari, alcune posseggono fino a 20 ettari, altre 2 o 3. In complesso possiedono 183 ettari, ciò che dà una media di poco meno di 6 ettari per ogni famiglia. Il valore complessivo di queste proprietà italiane è di franchi 330,000, e cioè ogni ettaro è valutato un po' più di 1800 franchi. Dei 183 ettari, 99 sono piantati a vigna, il resto è coltivato a cereali.

Gli Italiani di Kelibia sono quasi tutti originari di Pantelleria.

Begia (2). — Italiani 3000. Uomini 1574, donne 559, minorenni d'ambo i sessi 867. Provenienti di Sicilia 2041, da altre parti d'Italia il resto. Professioni: agricoltori 669, commercianti 10, industriali 39, minatori 698, professionisti 2, operai 180; il resto donne attendenti a casa, bambini, individui senza professione determinata.

L'immigrazione italiana in quella regione cominciò dal 1883; andò lentamente i primi anni; assunse considerevoli proporzioni dal 1890 in poi. L'incremento continua d'anno in anno. Gli Italiani proprietari di stabili o terre sono 14. Le proprietà rustiche rappresentano un valore di franchi 60,000; le proprietà urbane di 140,000. Gli operai sono pagati in ragione di franchi 4 al giorno. Pochi i coloni giornalieri; i più sono proprietari, enzelisti, affittavoli o mezzadri.

Tabarca (3). — Tabarca, con la vicina Ain Draham, comprende 707 Italiani: maschi 496, femmine 211; adulti 475, di cui celibi 313, coniugati 162. Fra i 707 connazionali, dunque, ve ne sono 212 inferiori ai 21 anni, di cui maschi 98, femmine 114. Gl'Italiani che possiedono proprietà rustiche o urbane sono 43, di cui 26 a Tabarca, per un valore complessivo di 290,000 franchi, e 17 ad Ain Draham, per un valore complessivo di franchi 45,000.

Professioni: commercianti 24, calzolai 14, muratori 22, carrettieri 16, pescatori 22; il resto giornalieri occupati nei lavori stradali, donne e bambini.

(1) Notizie comunicate dal signor SALVATORE COZZO.
(2) Notizie comunicate dal signor GIUSEPPE GABRIELE.
(3) Notizie comunicate dal R. Agente consolare, signor GIACINTO TROMPEO.

Questa popolazione stabile è aumentata, in alcune epoche dell'anno, da un certo numero di boscaiuoli e pescatori.

I boscaiuoli e i cosidetti segantini vengono ogni anno in numero di circa 150. I boscaiuoli, originari per lo più dell'Italia insulare e meridionale, sono occupati a raccogliere la corteccia da concia, che si ricava dalle foreste di quercia-sughero della Krumiria; i segantini, originari, per lo più, delle provincie di Genova, Parma, Modena, sono occupati a tagliare le traversine che servono per le ferrovie.

Boscaiuoli e segantini lavorano generalmente a cottimo; restano in Tunisia da quattro a sei mesi all'anno. I segantini guadagnano da 300 a 500 franchi per stagione, i boscaiuoli da 150 a 350.

I pescatori vanno da qualche anno diminuendo nelle acque di Tabarca. Tra il 1890 e il 1896 la media annua era di 118 barche; dal 1896 in poi non è che di 60. Prima del 1896, numerose erano le bilancelle, montate ciascuna da almeno 40 marinai, che venivano da Spezia, Livorno, Napoli. Ora non vengono più che delle piccole barche siciliane. I guadagni non sono lauti, tanto pei pescatori che per gli operai addetti all'industria del salare il pesce; oltre il vitto, non mettono da parte che da 50 a 150 lire per individuo, durante tutta la campagna di pesca. Generalmente questi pescatori avventizi restano in Tabarca da marzo ad agosto.

Anche i nostri operai tendono in quella regione a diminuire, essendosi cominciato a fare largo impiego della mano d'opera indigena. A ogni modo, i muratori, scalpellini, falegnami, fabbri-ferrai hanno salari di 4 a 5 franchi; i terraiuoli e manovali, di 3. In quella regione, salvo per i lavori forestali, la colonia italiana, a quanto assicura l'agente consolare, va perdendo terreno; anche all'agricoltura poco si possono dare i nostri, venendo sistematicamente esclusi dall'acquistare terre. Vi sono alcuni pochi agricoltori-giornalieri, che guadagnano 3 franchi al giorno.

Goletta (1). — Italiani 3500: maschi 2300, femmine 1200; celibi (tra gli individui superiori a 21 anno) 1300, coniugati 500. Circa la metà della popolazione italiana di Goletta è addetta alla pesca e alle industrie marittime; il resto si compone di professionisti, commercianti, industriali e operai addetti alle costruzioni. I nostri sono per quattro quinti siciliani; il resto meridionali e toscani. La colonia, secondo l'agente consolare, va scadendo d'importanza; e ciò andrebbe attribuito all'apertura del porto di Tunisi, che ha scemato il movimento del porto di Goletta, e all'avere il Governo tunisino affittato il lago El Bahira ad una Società, la quale non impiega più che un

(1) Notizie comunicate dal R. Agente consolare, signor Ugo Mugnaini.

limitato numero di pescatori e a condizioni onerose, a quanto questi affermano.

I marinai guadagnano circa 45 franchi al mese; i pescatori da 20 a 30; i falegnami, i muratori, i calafati, i carpentieri da 3 a 5 al giorno; i semplici manovali da 1. 50 a 3.

I proprietari italiani sarebbero 83, di cui alcuni, i più importanti, risiedono a Tunisi.

Il valore complessivo delle proprietà italiane (consistenti tutte in stabili) viene stimato a franchi 1,500,000.

Gerba (1). — Italiani 83, di cui maschi 43, femmine 40; celibi 51, coniugati 32, cioè quasi tutti gli adulti.

Professioni: commercianti 5, piccoli industriali 10, muratori 13; il resto manuali, donne, bambini.

Predomina l'elemento siciliano. La colonia si accresce lentamente per le nascite; non c'è immigrazione.

Gli Italiani che vi possiedono terre o stabili sono 62, per un valore complessivo di franchi 300,000. Gli operai riscuotono una mercede di franchi 5 al giorno. Non vi sono agricoltori italiani, l'agricoltura essendo esclusivamente in mano agli indigeni.

Sfax (2). — Italiani 2607, di cui inferiori ai 21 anni 999; si dividono in 1614 maschi, 993 femmine. Degli adulti sono 1031 coniugati, 577 celibi.

Si ripartiscono per professioni come segue: commercianti 81, operai 484, marinai 84, commessi e domestici 70, piccoli industriali 169, professionisti 13, agricoltori 12; il resto senza professione determinata, donne attendenti a casa e bambini. Quanto all'origine, provengono dalla Sicilia 2100, dall'Italia meridionale 240, dall'Italia centrale 114, dall'Italia settentrionale 122, dalla Sardegna 31.

Vi è poi una popolazione fluttuante di 450 a 500 pescatori, di cui i quattro quinti napoletani, il resto siciliani. La popolazione di Sfax ebbe un grande incremento, tra il 1897 e il 1899, per i lavori del porto e la costruzione della ferrovia di Gafsa, e raggiunse i 4000 individui; oggi è rientrata nei suoi limiti normali, ma si conserva tuttavia il doppio di quello che era nel 1890. Gli Italiani proprietari di terre o stabili sono 51: il valore complessivo delle loro proprietà è di franchi 1,700,000. Gli operai guadagnano da 2 a 6 franchi al giorno, secondo che sono semplici terraiuoli e manovali, ovvero muratori, scalpellini, falegnami. Gli agricoltori sono pochi; e quei pochi si sono per lo più installati in qualità di mezzadri su proprietà francesi. Oltre alla Società

(1) Notizie comunicate dal R. Agente consolare, signor Pariente Napoleone.

(2) Notizie comunicate dal R. Agente consolare, signor conte Leonida Politi.

di beneficenza, citata più sopra, c'è una rappresentanza della nostra Banca cooperativa di Tunisi.

Gafsa (1). — Italiani 112. Adulti 76, minorenni 36; maschi 63, femmine 49; coniugati 43. Professioni, tenendo conto dei soli adulti: commercianti 2, barbieri 2, impresari di lavori 1, calzolai 7, muratori 17, sarti 2, fabbri-ferrai 1, falegnami 2, minatori 7, manovali 2, lavandaie e stiratrici 4. Il resto, donne attendenti a casa e minorenni. Non c'è che una proprietà italiana, del valore di franchi 15,000.

Biserta (2). — Italiani circa 9000, di cui 4996 a Biserta, 3000 a Ferryville, e un migliaio a Mater, Porto-Farina, Ras Dgebel e per le campagne. I maschi sarebbero circa 5600, le femmine circa 3400. Provengono per quattro quinti dalla Sicilia; per il resto dall'Italia meridionale, dalla Sardegna, dalla Toscana, dalla Romagna e dalla Liguria. Quanto alle professioni, tre quinti sono operai, un quinto agricoltori, il resto commercianti, piccoli industriali, marinai e professionisti. I proprietari sono un centinaio; il valore complessivo delle proprietà italiane è di circa franchi 2,000,000, e cioè 1,100,000 in terre e 900,000 in stabili.

Il R. Agente consolare crede che il numero degli Italiani proprietari di beni rustici aumenterebbe rapidamente, se non si dimostrasse una cotal quale diffidenza per quelli dei nostri che vengono a stabilirsi sulle terre della regione bisertina, e se a ciò non si frapponessero, per quanto è possibile, ostacoli artificiali. È da notare che quasi tutti gli attuali piccoli proprietari italiani non erano, pochi anni fa, che semplici operai urbani. Lavorando a cottimo, e ingegnandosi in ogni modo, sono riusciti a metter da parte un modesto peculio; hanno così fabbricato casette economiche che, dato l'improvviso e straordinario incremento toccato a Biserta, oggi rendono il 15 per cento netto; e hanno comperato terre, il cui valore, per le stesse ragioni, e un po' anche per la laboriosità dei nostri, si è col tempo quasi centuplicato.

I muratori, i falegnami, i fabbri-ferrai guadagnano da 4 a 6 franchi il giorno; i terraiuoli da 2. 50 a 3. 50; i sarti e i calzolai da 3 a 5; i coloni giornalieri da 2. 50 a 3. 50. La popolazione operaia è, per altro, destinata a diminuire, e dovrà riversarsi in altre località della Reggenza, quando i lavori del porto di Biserta saranno compiuti, e cioè verso il 1905.

Per la città di Biserta abbiamo dati precisi, poichè ivi si è potuto fare una specie di censimento regolare.

I nostri sono 4996 (cioè quasi pareggiano la popolazione indigena, che è

---

(1) Notizie comunicate dallo stesso Agente consolare a Sfax.
(2) Notizie comunicate dal R. Agente consolare, cav. PIETRO COSTA.

di circa 6000); i maschi 2954, le femmine 2042; i celibi 2740, i coniugati 2140, i vedovi 116. È, per altro, da notare che parecchi dei coniugati hanno la moglie od il marito in Italia. Gl'individui inferiori a 15 anni sono 1742, circa un terzo dell'intiera popolazione. Ciò vuol dire che a Biserta, almeno, la natalità non è scarsa e si avvicina a quella del Regno. La fecondità media dei matrimoni è di 4. 3 per cento, mentre in Italia è di 4. 4; il quoziente di natività a Biserta è del 33 per mille; non sono rare le famiglie con 8 o 9 figli. Insomma, per Biserta, il movimento dello stato civile è quello di una popolazione in condizioni quasi normali. Ciò, a prima giunta, può sembrare strano, ma io credo che Biserta propriamente detta non abbia ricevuto un grande incremento dall'immigrazione; e, se gl'Italiani vi si trovano in maggior numero di quello che fino a qui si è creduto, è che, non avendo altre volte fatto un censimento, non ci eravamo mai accorti che fossero tanti. L'afflusso degl'immigranti nella regione di Biserta si è riversato, più che sulla città, su altre località, come Ferryville, dove, qualche anno fa, non c'era un italiano, e ora ce sono 3000, quasi tutti operai.

Ripartendo gl'Italiani di Biserta per gruppi professionali, abbiamo :

Commercianti	180	3. 60 °/o
Industriali	545	10. 91
Agricoltori	118	2. 36
Professionisti e artisti	109	2. 18
Impiegati e commessi.	87	1. 74
Operai	2984	59. 73
Domestici	161	3. 22
Marinai.	395	7. 91
Addetti ai trasporti.	311	6. 23
Proprietari, pensionati e senza professione	106	2. 12

Le percentuali dei gruppi suindicati non corrispondono a quelle riscontrate per il complesso della popolazione italiana in Tunisia, perchè le proporzioni vengono sensibilmente mutate dall'enorme prevalenza dell'elemento operaio. Il gruppo dei marinai è anche abbastanza numeroso; scarsissimo quello degli agricoltori, com'era da immaginare, poichè gl'immediati dintorni di Biserta non sono molto atti a coltura. L'elemento agricolo italiano è invece raggruppato verso Mater e Porto-Farina. E mi duole di non avere dati precisi, che valga la pena di esporre, su Mater, dove, come a Kelibia, maggiormente si svolge l'attività agricola italiana.

Gabes (1). — Italiani 950, di cui 806 a Gabes, 25 a Medenin, 20 a Fum

(1) Notizie comunicate dal regio agente consolare, signor Achille Lumbroso.

Tatahuin, 9 a Kebilli, 90 sparsi per la campagna. Quelli d'età al disopra di 15 anni sono 530, di cui maschi 344, femmine 186; al disotto, d'ambo i sessi, 420. Tra i superiori a 15 anni vi sono 199 analfabeti, cioè circa il 37 per cento, un po' meno della percentuale d'analfabeti riscontrata per l'intiera popolazione italiana in Tunisia. Quanto agli individui inferiori ai 15 anni, ce n'è solo 110 che vadano a scuola; gli altri 320 non ricevono alcuna istruzione; ma van compresi tra questi i bambini inferiori a 3 anni, e poichè colà non c'è giardino d'infanzia, bisogna tener conto anche dei bambini inferiori ai 5 o 6 anni; sicchè, in sostanza, ammontano ad un centinaio i bambini che potrebbero frequentar la scuola e non ci vanno, principalmente perchè le suddette scuole franco-arabe non ne possono accogliere che un ristretto numero.

Quanto alle professioni, abbiamo, tenendo conto solo degl'individui superiori ai 15 anni: commercianti 22, industriali 30, agricoltori 20, professionisti 4, impiegati 12, operai 235, domestici 5, marinai 25, senza professione e donne attendenti a casa 177. È da notare il numero stragrande di operai e lo scarso numero di agricoltori. Gli operai rappresentano il 44 per cento della popolazione. Ciò si spiega col fatto che la colonia di Gabes, che prima del 1881 non esisteva neppure, è sorta in seguito alla grande richiesta di mano d'opera, fatta dalle autorità militari subito dopo l'occupazione, quando era urgente costruire alloggi per le milizie: è sorta, quindi, una colonia operaia, e ha conservato questo suo carattere prevalente. Scarsa è invece la popolazione agricola, perchè la natura ingrata del suolo e la siccità del clima si oppongono ad una larga coltura di cereali e alla piantagione della vigna. Gli stessi indigeni non coltivano di cereali che quanto basti ai loro bisogni: si dànno piuttosto alla coltura della palma dattilifera, il cui frutto, oltre a sostituire per essi ogni altro alimento, è articolo importantissimo di esportazione. Ma questo genere di coltura, per ragioni che credo superfluo enumerare, poco seduce il nostro contadino.

I proprietari italiani di stabili sono 38, di cui 36 a Gabes, 2 a Medenin; e le loro proprietà hanno un valore complessivo di franchi 300,000. I proprietari di terre sono soltanto due, per un valore di appena franchi 10,000.

Gli operai addetti alle costruzioni o alle miniere guadagnano da 4 a 6 franchi al giorno; i semplici manovali da 1.50 a 2. Per altri operai, la media è da 3 a 4 franchi; i falegnami giungono a guadagnare fin 10 franchi.

Rispetto alla provenienza, gl'Italiani di Gabes sono per metà siciliani e per un quarto napoletani o calabresi; gli altri appartengono all'Italia centrale e settentrionale e alla Sardegna.

Vi è una rappresentanza della Banca cooperativa di Tunisi e, come dicemmo già, una Società di mutuo soccorso tra gli operai.

*
* *

Quali conclusioni o insegnamenti possiamo trarre dai dati che precedono? Anzitutto vi troviamo conferma di alcuni tra i risultati ottenuti dalla indagine fatta sul movimento dello stato civile, per l'intiera popolazione italiana in Tunisia, e cioè: la straordinaria eccedenza dei maschi sulle femmine; lo scarso numero dei coniugati di fronte ai celibi, e (salvo per Kelibia e Biserta) la diminuita fecondità dei matrimoni e quindi il basso quoziente di natività. Se ve ne fosse bisogno, vi troveremmo anche confermata la grande preponderanza dell'elemento siciliano. La divisione per gruppi professionali conferma l'enorme prevalenza che ha nelle nostre colonie tunisine il gruppo degli operai; per gli altri gruppi, le percentuali variano molto, secondo la natura speciale dei luoghi; così, mentre Goletta non conta un solo agricoltore, e in altre località dell'interno gli agricoltori rappresentano il 5 o il 6 per cento della popolazione italiana, a Kelibia e Mater non ci sono che agricoltori.

Ma, più che altro, dai dati che raccogliemmo ci è dato trarre buona fidanza per l'avvenire di queste nostre colonie tunisine. Noi troviamo, infatti, che la più parte hanno progredito, e alcune progredito in modo straordinario. Dei luoghi, in cui dieci anni fa non c'era forse un italiano, oggi brulicano d'Italiani. In regresso non c'è che la colonia di Monastir; tre, cioè Gerba, Mehdia, Gabes, sono quasi stazionarie. La ragione è data dal fatto che queste località traevano principale alimento dall'industria della pesca, e, da qualche anno in qua, i mari della Tunisia scarseggiano sempre più di pesce.

Una nota pessimista la riscontriamo, è vero, nelle notizie comunicate dagli agenti consolari di Tabarca e Goletta, ma le loro lamentele non mi paiono troppo giustificate. Per Tabarca, abbiamo che nel 1891 c'erano soltanto 71 Italiani; oggi ce ne sono 396, e, comprendendovi anche i paesi circonvicini, 554, mentre nel 1891 d'Italiani abitanti fuori di Tabarca, ma entro il distretto consolare, non pare ce ne fosse neppure uno. Vero è, e questo appunto sembra aver male impressionato il regio agente consolare, che i pescatori, i quali traevano ogni anno in Tabarca, sono ora considerevolmente scemati di numero, col diminuire del pesce in quei mari; ma, se è scemata l'immigrazione temporanea, la popolazione stabile è in compenso discretamente aumentata: vuol dire che gl'Italiani si sono dati ad altre forme d'attività che non sia la marittima.

Quanto a Goletta, è vero che l'apertura del porto di Tunisi le ha portato un fiero colpo, e che la concessione in appalto del lago ha reso più grama

Finito di stampare il 20 *gennaio* 1903.



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 3.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903



PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre del 1903

A. — Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli.

I.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina;

Decreta:

È stabilita la seguente tabella dei noli massimi che i vettori potranno percepire pel trasporto di emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.

Roma, addì 17 dicembre 1902.

Il Ministro
PRINETTI.

N. B. — Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre 1902, n. 294.

NOLI FISSATI COME MASSIMI PER IL TRASPORTO DI EMIGRANTI
dal 1° gennaio al 30 aprile 1908.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	195
Sicilia	195
Sardegna	195
Liguria	195
Lombardia	195
Regina Margherita	195
Orione	195
Sirio	195
Perseo	195
Washington	185
Archimede	175
Marco Minghetti	175
Manilla	175

La Veloce.

Nord America	195
Savoia	195
Duca di Galliera	195
Centro America	195
Venezuela	195
Duchessa di Genova	195
Città di Napoli	185
Città di Genova	175
Città di Torino	175
Città di Milano	175

Italia.

Ravenna	175
Toscana	175
La Plata	175
Antonina	175

La Patria.

Roma	185
Gallia	160
Patria	160
Massilia	150
Neustria	150

Anglo-Italiana.

Calabria	160
Perugia	160
Algeria	150
Hesperia	145
Bolivia	145
Victoria	145
California	140
Karamania	140

Hamburg-Amerika Linie.

Palatia	185
Phoenicia	185
Sicilia	145
Scotia	145
Georgia	140

Giuseppe Fornari.

Sicilian Prince	175
Neapolitan Prince	175
Trojan Prince	160
Spartan Prince	160

Ottavio Zino.

Equità	160
Attività	160

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Società anonima genovese.

Governor	155

Norddeutscher Lloyd.

Lahn	195
Trave	195
Aller	195
Hohenzollern	195
Neckar	195

Compagnia Transatlantica di Barcellona (1).

Buenos Aires	175
Leon XIII	175
Manuel Calvo	175
P. de Satrustegui	175
Montevideo	175
Montserrat	175

Dominion Line
(Da Napoli a Boston)

Vancouver	175
Cambroman	175

Navigazione Generale Italiana.
(Da Palermo a Nuova Orleans)

Manilla	195
Washington	195
Archimede	195
Marco Minghetti	195

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos.)

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita	180
Orione	180
Sirio	180
Perseo	180
Umbria	180
Sicilia	180
Sardegna	180
Liguria	180
Lombardia	180
Washington	170
Manilla	165
Archimede	165
Marco Minghetti	165

La Veloce.

Nord America	180
Savoia	180
Duca di Galliera	180
Centro America	180
Venezuela	180
Duchessa di Genova	180
Città di Napoli	170
Città di Milano	165
Las Palmas	165
Città di Torino	165
Città di Genova	165

Transports maritimes à vapeur.

Les Andes	165
Orléanais	165
Nivernais	165
Algérie	165
Aquitaine	165
Les Alpes	165
Provence	165
Italie	165
Espagne	165

(1) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo massimo di lire 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di lire 225 pel viaggio Italia-Nuova York-Vera Cruz.

Segue Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Italia.		Ottavio Zino.	
Ravenna	165	Equità	165
Toscana	165	Attività	165
La Plata	165		
Antonina	165		

Linee del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Navigazione Generale Italiana.	
Regina Margherita	200
Orione	200
Sirio	200
Perseo	200
Umbria	200
Sicilia	200
Sardegna	200
Liguria	200
Lombardia	200
Washington	190
Marco Minghetti	185
Manilla	185
Archimede	185
La Veloce.	
Savoia	200
Duca di Galliera	200
Centro America	200
Venezuela	200
Duchessa di Genova	200
Nord America	200
Città di Napoli	190
Città di Milano	185
Città di Genova	185
Città di Torno	185

Italia.	
Ravenna	185
Toscana	185
La Plata	185
Antonina	185
Ottavio Zino.	
Equità	175
Attività	175
Società anonima Genovese.	
Governor	170
Transports maritimes à vapeur.	
Espagne	180
Italie	180
Provence	180
Les Alpes	180
Les Andes	180
Algérie	180
Aquitaine	180
France	180
Compagnia Transatlantica di Barcellona.	
Leon XIII	180
Buenos Aires	180
Manuel Calvo	180
P. de Satrustegui	180
Montevideo	180
Montserrat	180

Linea del Centro America.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Leon XIII	195	(1)	P. de Satrustegui	195	(1)
Buenos Aires	195		Montevideo	195	
Manuel Calvo	195		Montserrat	195	

(1) Questo nolo è fissato per Portorico e Avana; il nolo è fissato in lire 200 per Porto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

II.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, Venezia e Messina, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i seguenti noli, da praticarsi come massimi, pel trasporto di emigranti durante il 1° quadrimestre 1903, salve le facoltà concesse al Commissariato dall'articolo 14, 4° capoverso, della legge sull'emigrazione.

Società " La Ligure Brasiliana ".

Piroscafi: *Re Umberto — Rio Amazonas — Minas — Colombo:* L. 160 dall'Italia a Santos, Rio de Janeiro e Belem (Brasile); L. 185 a Manaos (Amazzoni: Brasile) ed ai porti intermedi fra Belem e Manaos.

Società " Dominion Line ".

Piroscafi: *Commonwealth — New England:* L. 190 dall'Italia a Boston, compreso il viaggio ferroviario, per gli emigranti che ne facciano domanda, da Boston a Nuova York.

Compagnie générale transatlantique.

Piroscafi: *L'Aquitaine* — *La Bretagne* — *La Champagne* — *La Gascogne* — *La Lorraine* — *La Savoie* — *La Touraine*: L. 150 dall'Havre (Francia) a Nuova York.

Roma, addì 13 dicembre 1902.

Il Commissario generale
L. Bodio.

N. B. — Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 dicembre 1902, n. 291.

— La *Compagnie générale transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane	L.	23.00	210.50	Torino-Modane	L.	5.60	193.10
Modane-Havre	Fr.	37.50		Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	150.00		Havre-Nuova York	„	150.00	
Milano-Modane	L.	13.15	200.65	Genova-Modane	L.	14.35	201.85
Modane-Havre	Fr.	37.50		Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	150.00		Havre-Nuova York	„	150.00	
Venezia-Modane	L.	26.60	214.10	Ferrara-Modane	L.	28.65	216.15
Modane-Havre	Fr.	37.50		Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	150.00		Havre-Nuova York	„	150.00	

B. — Relazione sui prezzi dei noli.

La legge sull'emigrazione dispone (articolo 14) che i prezzi dei noli che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti debbano riportare la preventiva approvazione del Commissariato; il quale provvede all'approvazione dei noli stessi, uditi i pareri della Direzione generale della marina mercantile, delle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane, e tenuto conto del corso dei noli nei principali porti esteri e di altre informazioni fornite dagli Ispettori nei porti di imbarco e dalle Camere di commercio italiane all'estero.

Ove il Commissariato non approvi i noli chiesti dai vettori, la legge prescrive che questi siano invitati ad esporre le loro ragioni, entro un congruo termine, e che poi debbano trasmettersi tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale è chiamato a dare il suo parere motivato. Spetta infine al Ministro degli Affari Esteri di stabilire i noli massimi, che i vettori potranno percepire nel quadrimestre.

Per il primo quadrimestre dell'anno 1902, i noli che i vettori proposero furono dal Commissariato approvati d'accordo coi vettori (1). Per il secondo quadrimestre dello stesso anno furono parimenti approvati i noli proposti dai vettori (2), fatta eccezione per una sola Società, l'*Italia*, per la quale i noli, sulla linea Genova-Plata, vennero stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri, sentito il parere del Consiglio superiore di marina (3).

Per il terzo quadrimestre del 1902 invece, i vettori proposero degli aumenti sui noli dei precedenti quadrimestri, aumenti che il Commissariato non credè di poter approvare, perchè nessun fatto nuovo si era verificato che paresse giustificarli, mentre invece, per varie ragioni, il Commissariato riteneva che i noli massimi avrebbero potuto

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 10 marzo 1902.

(2) Decreti del Commissariato dell'emigrazione 12 e 23 aprile 1902.

(3) Decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

essere alquanto abbassati. Pertanto fu comunicato ai vettori che il Commissariato non avrebbe approvato le loro proposte, se non fossero state ridotte nella misura che esso indicava.

La sola *Compagnie Générale Transatlantique*, che esercita la linea Havre-Nuova York, accettò di ridurre la sua proposta da lire 150 a lire 148; nolo che il Commissariato approvò (1). Gli altri vettori insistettero nelle domande di aumento.

Quindi, a norma di legge, furono comunicati tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale diede parere che in massima venissero mantenuti, per il terzo quadrimestre, i noli approvati per il secondo. Come criterio generale poi, il Consiglio fu di parere che convenisse mantenere una certa stabilità nei noli, e ciò perchè nella variabilità dei fattori che possono concorrere alla determinazione dei prezzi, fosse lasciato ai vettori di prendere a base della loro speculazione periodi di tempo piuttosto lunghi.

Il Ministro degli Affari Esteri, chiamato a dire l'ultima parola sui noli, li fissò con decreto del 15 agosto 1902. Attenendosi in massima al parere del Consiglio superiore di marina, confermò, per quasi tutti i piroscafi, i noli già approvati per il quadrimestre antecedente. Però per alcuni vettori, i quali avevano già dichiarato di accettare noli massimi inferiori a quelli praticati nello scorso quadrimestre, il Ministro stabilì i noli in base alle diminuzioni accettate. Oltre a ciò, siccome la legge dispone che i noli debbano essere messi in relazione colle qualità delle navi, il Ministro diminuì i noli di alcuni vapori appartenenti a categorie inferiori, e per i quali i noli praticati nei quadrimestri precedenti, dopo l'accertamento delle qualità nautiche fatto nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti per i piroscafi di categorie superiori, che si era deliberato di lasciare invariati.

Contro il decreto del 15 agosto 1902 i vettori protestarono, asserendo che i noli stabiliti non erano rimunerativi.

Oltre ai vettori, presentarono proteste la Federazione degli arma-

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 15 agosto 1902.

tori e l'Associazione marittima italiana. Una Commissione di armatori genovesi presentò un memoriale di protesta a S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri e a S. E. il Ministro degli Affari Esteri. Tali proteste concordavano in un'unica conclusione, che cioè i noli fissati dal Ministro per il terzo quadrimestre del 1902 erano troppo bassi.

È da notare che nei mesi di ottobre e novembre 1902 alcuni vettori praticarono noli inferiori a quelli stabiliti, e cioè:

1° La *Compagnia Transatlantica di Barcellona* ridusse i noli, per i piroscafi *Manuel Calvo* e *Buenos Aires*, sulla linea degli Stati Uniti, da lire 175 a lire 165.

2° La Società *La Veloce* ridusse i noli, sulla linea di Nuova York, per il piroscafo *Nord America*, da lire 185 a lire 175, e, per il *Città di Milano*, da lire 175 a lire 155 e sulla linea del Plata, per il piroscafo *Città di Torino*, da lire 175 a lire 170.

3° La *Navigazione Generale Italiana* ridusse il nolo sulla linea Genova-Nuova Orleans, per il *Manilla*, da lire 195 a lire 188.

Ad ogni modo, volendosi tenere nel dovuto conto le ragioni presentate dai vettori a sostegno delle loro richieste, fu, su proposta del Ministro degli Affari Esteri, convocato il Consiglio dell'emigrazione, il quale invitò alle riunioni, tenutesi il 25 e il 26 novembre u. s., il Presidente della Federazione degli armatori italiani, il Segretario della Società di Navigazione Generale Italiana e il Presidente della Lega nazionale delle Società cooperative italiane.

I rappresentanti dei vettori svolsero ampiamente le loro ragioni, producendo vari documenti, ed il Consiglio, dopo ampia discussione votò (astenendosi dalla votazione il Commissario generale dell'emigrazione) il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio dell'emigrazione, unanime, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche nella questione dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene fa precetto, di applicare l'articolo 14, dichiara che questo articolo contiene tutti gli elementi idonei a concordare i legittimi e sani interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, fine principale della legge.

" A tale scopo, il Consiglio fa voti che il Commissariato curi di

proporzionare ancor più i noli alle condizioni intrinseche del naviglio, per soddisfare le giuste aspirazioni di una marina mercantile intesa a progredire, ed in tal modo conseguire l'intento della legge, che è di proteggere i vapori migliori e più rapidi, a preferenza degli altri „.

In base ai principii contenuti in quell'ordine del giorno del Consiglio dell'emigrazione, il Commissariato procedè all'esame dei noli per il primo quadrimestre del 1903.

Per questo quadrimestre i vettori, in massima, confermarono le proposte di aumenti, già fatte per il terzo quadrimestre del 1902.

Così fecero la *Veloce*, la *Patria*, l' *Hamburg-Amerika Linie*, la *Compagnia Transatlantica di Barcellona*, la *Dominion Line*, la *Société générale de Transports maritimes* e l'*Italia* per tutte le linee; e la *Navigazione generale* per la linea di Nuova Orleans.

Altri invece proposero noli ancora superiori a quelli già chiesti per il 3° quadrimestre del 1902. La *Navigazione generale* per quasi tutti i suoi piroscafi aumentò i noli proposti, in confronto a quelli già chiesti per il 3° quadrimestre 1902, di lire 5 per la linea di Nuova York, di lire 10 per la linea del Brasile, e di lire 20 per la linea del Plata.

Il *Norddeutscher Lloyd* propose noli superiori di lire 10 a quelli chiesti per il 3° quadrimestre del 1902, sulla linea di Nuova York; la *Ligure Brasiliana* chiese un aumento di lire 20 per la linea di Santos, Rio de Janeiro e Belem e di lire 15 per la linea di Manaos; e altri piccoli aumenti chiesero *Ottavio Zino* e la *Società anonima genovese* .

L'*Anglo-Italiana*, sempre in confronto con le richieste fatte per il 3° quadrimestre 1902, chiese lire 5 di aumento pei vapori Calabria e Perugia, e propose una riduzione di lire 5 per gli altri piroscafi.

Propose invece aumenti inferiori a quelli già chiesti per il terzo quadrimestre 1902 il vettore *Fornari*, il quale, per i piroscafi Trojan, Spartan e Tartar Prince, sulla linea di Nuova York chiese per il primo quadrimestre 1902 il nolo di lire 165, invece di 175, nolo proposto per il 3° quadrimestre 1902.

A sostegno delle loro proposte, i vettori presentarono molteplici

argomenti, che furono esaminati con la maggiore attenzione, e col proposito di conciliare l'utile degli emigranti cogli interessi legittimi della marina mercantile, e specialmente di quella parte della marina che dà opera a migliorare il proprio materiale.

Alcune delle ragioni addotte dai vettori sono di ordine generale, e si riferiscono all'applicazione ed interpretazione dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione; altre, di carattere più speciale, tendono a dimostrare la necessità degli aumenti, sia in considerazione dei maggiori oneri imposti dalla legge stessa, sia per le condizioni poco buone della marina mercantile e del mercato, e così via. Altre infine, anch'esse di ordine speciale, si riferiscono particolarmente alle condizioni delle diverse linee di navigazione, al naviglio, ecc.

Per ciò che concerne l'interpretazione ed applicazione dell'articolo 14, fu chiarito nella discussione avvenuta nel Consiglio dell'emigrazione che quell'articolo non è da applicarsi solamente nei casi di coalizione tra i vettori; ma che i prezzi massimi dei noli devono stabilirsi di quattro in quattro mesi, ciò essendo tassativamente voluto dal citato articolo 14 della legge, indipendentemente dai provvedimenti che il Governo potrà adottare nei casi di coalizione, a norma del successivo articolo 15.

Il Commissariato è incaricato di eseguire e far eseguire la legge; nè vale contro questo preciso obbligo del Commissariato il dire, come fece alcuno dei rappresentanti dei vettori nel corso della discussione nel Consiglio dell'emigrazione, che, date le incessanti fluttuazioni dei prezzi dei noli nel commercio libero, i noli massimi dovrebbero essere fissati in guisa, da comprendere per un lungo spazio di tempo tutte le oscillazioni possibili; poichè, ove si facesse in tal modo, sarebbe come eludere la legge di proposito deliberato. È evidente infatti che, se i noli si stabilissero, per esempio, in un massimo di 250 lire, non potrebbe esservi più luogo a contestazione fra vettori e Commissariato, poichè sotto a quel limite di 250 lire sarebbero compresi tutti gli aumenti possibili, nell'interesse dei vettori; ma ciò significherebbe, nè più nè meno, che far praticamente abbandono del disposto preciso della legge (art. 14). Ed in ogni caso, qualora nel corso

di un quadrimestre avvengano mutazioni tali nel mercato dei noli, da rendere necessaria una modificazione dei noli approvati, la legge dà facoltà ai vettori di fare nuove proposte e definisce la procedura da seguirsi, che è la medesima di quella seguita nei casi ordinari (art. 14, 5° capoverso).

Uno dei rappresentanti dei vettori ammessi alla discussione nel Consiglio dell'emigrazione proponeva che si stabilissero periodicamente dei limiti di minimo e di massimo nei prezzi dei noli per ciascuna linea e per ciascuna società o vettore, e codesti limiti avessero da essere tali, da poter comprendere le oscillazioni possibili sul mercato dei noli, supposti questi formati in un regime di libera concorrenza.

Non si comprende però che cosa si volesse intendere per limite minimo. È ovvio infatti che il vettore ha sempre facoltà di diminuire i noli; non si fa ostacolo a che egli trasporti anche gratuitamente, se gli piacesse, gli emigranti (purchè la gratuità non avesse da nascondere il trasporto con danaro pagato da Governi esteri o da Società estere di colonizzazione). Il minimo adunque, se significa qualche cosa, non può dire se non questo, che, essendo i vapori di una Società diversi fra loro per qualità nautiche, velocità, assetto, trattamento a bordo, ecc., si deve dar facoltà di riscuotere non più di *tot* sui vapori peggiori, e non più di *tot* sui migliori. Ma anche in questo caso bisogna che la stessa autorità, cioè il Commissariato, dica quali sono i vapori più scadenti, e quali i migliori; la qual cosa tornerebbe come dire: facciamo per ogni vettore due sole classi di vapori e fissiamo due massimi, uno per ciascun gruppo.

Del rimanente, conviene riflettere che la mutabilità dei noli per il trasporto dei viaggiatori non è tanto grande in pratica, quanto si dice. Nel commercio libero, per quanto riguarda i viaggiatori di classe, si osserva una certa costanza di prezzi, mentre variano più sensibilmente e di frequente i noli per il trasporto delle merci.

I rappresentanti dei vettori addussero poi un altro argomento, sul quale insistettero in special modo, e cioè che, per le condizioni presenti di crisi della marina mercantile, i noli debbono essere fissati

con larghezza, se non si vuole recar pregiudizio a questa industria. Insistettero su questo punto specialmente i vettori italiani, facendo rilevare che la marina nazionale è danneggiata dalla concorrenza della bandiera estera, dalla legge del 1901, che ridusse i premi della marina mercantile e dagli aumenti dei salari del personale di bordo e degli scaricatori.

Conviene riflettere che il concetto di protezione dell'industria marittima nazionale, quale può essere posto a fondamento di una tariffa doganale o di leggi di premi di navigazione o di premi di costruzione, è estraneo a quello della tutela degli emigranti, e per ciò la legge 31 gennaio 1901 non fa un trattamento diverso ai vettori stranieri, in confronto ai nazionali.

In quanto poi alle cause di disagio della marina nazionale, indicate dai vettori, è da osservare quanto segue:

I. Il rialzo delle mercedi, in conseguenza degli scioperi, si ebbe fin qui principalmente per gli scaricatori ed i facchini, che sono pagati dai commercianti, e non dalle Società di navigazione, mentre non fu notevole per il personale di bordo. Ad ogni modo, l'aumento di tali salari non avrebbe potuto avere che una influenza limitata sul costo complessivo dei trasporti.

II. Circa la diminuzione dei premi alla marina mercantile italiana stabilita dalla legge del 18 maggio 1901, n. 176, è da osservare che questa non può influire sulle variazioni generali dei noli. Non tutti i vettori nazionali godevano di tali premi, ma soltanto la *Navigazione Generale Italiana*, la *Ligure Brasiliana*, la *Veloce* e l'*Italia*, e neppure queste Società per tutti i piroscafi da esse destinati al trasporto degli emigranti.

III. I vettori italiani insistettero anche sulle speciali condizioni di disagio create loro dalla concorrenza della bandiera estera, la quale si serve di piroscafi ammortizzati, ed è pure sovvenzionata con premi. Chiedevano quindi che il Commissariato aiutasse l'industria nazionale, col consentire noli elevati. Ma si è già detto anticipatamente che la legge sull'emigrazione è estranea a qualunque concetto di protezionismo marittimo. I noli devono essere fissati indipendentemente

dalle condizioni finanziarie e patrimoniali dei vettori. Sono prezzi che si formano sul mercato mondiale, in base alle condizioni generali dell'offerta e della domanda; e il Commissariato, nel fissare i massimi, non può tener conto dell'utile minore che un vettore può conseguire, per le sue condizioni finanziarie od economiche, inferiori a quelle di altri vettori.

In quanto poi ai premi goduti dalla bandiera estera, è da notare che la marina inglese e la tedesca non godono simili premi. Sono favoriti solo i piroscafi di velocità eccezionale, a principiare da 20 miglia all'ora, cioè le navi che possono eventualmente essere aggregate alla flotta militare.

Di larghi premi, in base ad una legge del 7 aprile 1902, gode la marina mercantile francese; ma fra dieci vettori, i quali dispongono di piroscafi di bandiera estera, solo tre hanno navi francesi, e di queste forse solo il piroscafo *Roma* (preso a nolo dalla Società *Patria*) è in condizione di usufruire dei premi stabiliti colla citata legge.

A parte ogni altra considerazione, le condizioni speciali godute da pochi piroscafi, fra i molti che trasportano emigranti, non potevano, a giudizio del Commissariato, giustificare una variazione nel corso generale dei noli, come, in ogni caso, in condizioni di libera concorrenza, non possono portare ad un aumento dei noli stessi.

E non è neppure da trascurare il fatto che la concorrenza della bandiera estera alla bandiera nazionale si è venuta attenuando, non solo per il traffico generale, ma anche per il trasporto dei passeggieri nei viaggi transatlantici, e tanto per i passeggieri di classe, quanto per gli emigranti. Secondo le statistiche ultime, il tonnellaggio complessivo delle navi italiane a vapore (arrivi e partenze riunite) nei porti nazionali era, nel 1870, il 19. 7 per cento del tonnellaggio di tutte le navi a vapore, italiane e straniere, entrate ed uscite dai porti italiani; mentre, nel 1899, la proporzione del tonnellaggio dei piroscafi nazionali si elevò al 47. 5 per cento (1).

---

(1) Relazione del Direttore generale della marina mercantile sulle condizioni [illegible]arina mercantile al 31 dicembre 1901, Roma, 1902, pag. 302 e segg.

In proporzione anche maggiore sono cresciuti la quantità di merci e il numero di passeggieri trasportati dalle navi nazionali, in confronto a quelli trasportati dalle navi estere. E per limitarci al trasporto degli emigranti, abbiamo le seguenti cifre (1):

ANNI	Marina italiana			Marina estera		
	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti imbarcati	Media degli emigranti imbarcati per ogni viaggio	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti imbarcati	Media degli emigranti imbarcati per ogni viaggio
1898	128	57,257	448	227	90,427	398
1899	118	57,187	485	223	92,289	414
1900	138	66,979	485	257	103,403	402
1901 (genn.-agosto).	115	71,519	622	206	88,993	432

Da una statistica americana risulta che, nel 1901, il movimento dei passeggieri di terza classe, nel porto di Nuova York, è stato così ripartito fra i vettori, per le linee che fanno testa in Italia (2):

(1) I dati sono tratti dalle Relazioni del Direttore generale della marina mercantile per gli anni 1898, 1899, 1900 e 1901.

(2) *Report of Transatlantic Passengers Movement* 1901, compiled by Lawson Sandford. New York, 1902; pag. 2.

VETTORI	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti sbarcati o imbarcati	Numero degli emigranti sbarcati o imbarcati per ogni viaggio
Arrivi.			
Anglo-Italiana (Anchor Line)	33	16,084	487
Patria (Fabre Line)	28	14,157	505
Hamburg-Amerika Linie	25	15,302	612
La Veloce	14	13,532	966
Navigazione Generale Italiana	27	24,660	913
Norddeutscher Lloyd	36	24,600	683
Giuseppe Fornari (Prince Line)	17	12,455	733
Partenze.			
Anglo Italiana (Anchor Line)	24	2,133	89
Patria (Fabre Line)	10	694	69
Hamburg-Amerika Linie	22	3,995	182
La Veloce	13	3,709	285
Navigazione Generale Italiana	26	7,091	273
Norddeutscher Lloyd	38	8,738	230
Giuseppe Fornari (Prince Line)	15	1,592	106

I dati ora citati, e specialmente quelli della linea di Núova York, su cui è più attiva la concorrenza da parte della bandiera estera, provano che la marina italiana, nei trasporti degli emigranti, tiene testa alla marina straniera.

Oltre agli argomenti fin qui addotti, i vettori invocarono, a sostegno delle loro domande, i maggiori oneri che sono loro imposti dalla nuova legge sull'emigrazione. Sono pochi anni, si osservava, che i piroscafi destinati al trasporto degli emigranti dovettero subire importanti trasformazioni, in conformità del regolamento del 1897, e di recente fu-

rono dovute introdurre nuove e costose modificazioni, in forza del nuovo regolamento per l'applicazione della legge 31 gennaio 1901, sull'emigrazione.

La *Navigazione Generale Italiana*, in special modo, insisteva su questo punto, e il Segretario generale di quella Società produsse davanti al Consiglio un quadro dimostrante i nuovi oneri incontrati dai vettori, per procedere all'adattamento dei piroscafi affine di conformarsi al nuovo regolamento.

Si può rispondere che, nella massima parte, questi nuovi oneri di modificazioni o riparazioni alle navi sono del genere delle spese di impianto, ammortizzabili in un lungo periodo di anni, e pesano lievemente sul costo unitario dei trasporti. Oltre a ciò è da riflettere che siffatte spese gravano soltanto sui piroscafi mediocri o cattivi, poichè il nuovo regolamento, per misure igieniche, prescrisse degli adattamenti interni, che nei buoni piroscafi esistevano già sotto l'impero della legge precedente e del regolamento della marina mercantile.

Un'altra ragione di aumento del costo del trasporto unitario sarebbe, secondo i vettori, la riduzione del numero delle cuccette, a causa del maggiore spazio assegnato ad ogni emigrante dal nuovo regolamento. Ma questa osservazione non ha valore, perchè, o si tratta di viaggi per l'America meridionale, e in tal caso, siccome il movimento degli emigranti è molto scarso ora verso l'Argentina e verso il Brasile, rimangono vuoti necessariamente molti posti, indipendentemente dalle prescrizioni regolamentari; ovvero invece si tratta di viaggi agli Stati Uniti, e allora è noto che la limitazione del numero delle cuccette è imposta dalla legge degli Stati Uniti, piuttosto che dalla nostra, ed è imposta a tutti i vapori che approdano negli Stati Uniti, senza distinzione di bandiera. Le leggi degli Stati Uniti sono più severe delle leggi e regolamenti nostri, per ciò che riguarda il numero delle cuccette ammissibili in relazione alle dimensioni e alla portata del vapore.

Nè può annettersi importanza all'altro fatto, che i vettori debbono ora portare in franchigia di nolo cinque decimi di metro cubo di bagaglio, invece di tre decimi di metro cubo, come richiedeva l'antico regolamento.

Piuttosto si deve riconoscere che la nuova legge ha imposto il nuovo aggravio della tassa di 8 lire in ragione del numero degli emigranti ed una razione maggiore e migliore di vitto giornaliero e la spesa dei commissari viaggianti.

Di questi nuovi oneri però si era tenuto conto nella determinazione dei noli, nella dovuta misura.

I vettori, a dir vero, cercarono di far apparire con esagerazione la spesa per i commissari viaggianti. Il Segretario generale della Navigazione Generale Italiana affermò che, in un anno, la sua Società e la Veloce hanno speso per i commissari viaggianti lire 350,000. Ora dai registri contabili del Commissariato e dai calcoli da esso instituiti (1) risulta che durante il primo esercizio di dieci mesi, dal 1° settembre 1901 al 30 giugno 1902, la spesa derivata a tutti i *diciassette vettori* complessivamente dalla disposizione prescrivente l'imbarco di un medico militare oppure di un commissario viaggiante, non oltrepassa le lire 270,000, ossia lire 1. 26 per ogni posto intero di emigrante trasportato in America.

Non possono poi essere addotte come oneri imposti dalla nuova legge alcune spese incontrate dai vettori per i seguenti motivi:

a) rifiuto di emigranti alla visita nei porti di partenza;

b) reiezione nei porti di destinazione e conseguente rimpatrio;

c) responsabilità civili per reiezioni, dispersione di bagagli, ecc.

Pei primi due titoli, si tratta di fatti dipendenti dalla legge americana e non dall'italiana; per il terzo titolo si tratta di fatti imputabili a negligenza dei vettori.

Oltre agli argomenti sopra riportati, i vettori ne addussero un altro, in apparenza di molto rilievo. In alcuni porti esteri, fu detto, si praticano noli superiori ai massimi fissati per i porti italiani. E si citò l'esempio dei porti di Amburgo e di Brema, dove il prezzo del passaggio in terza classe per Nuova York è più elevato di quello dai porti italiani, nonostante la distanza minore e il minor costo del combustibile.

---

(1) Vedasi l'allegato *E* a pag. 56.

Ora il Commissariato, nel determinare i noli che sarebbe stato disposto ad approvare, tenne conto dei noli praticati nei porti esteri per le destinazioni dell'America; ma non potè portare i prezzi alla medesima misura di quelli praticati in alcuni porti dell'Europa settentrionale, considerando che questi furono elevati negli ultimi tempi a causa di accordi fra le Compagnie.

Del resto, giova considerare:

1° che i piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique* sono almeno uguali a quelli che avrebbero avuto dal Commissariato per le partenze dal Regno un nolo massimo di 190 lire; eppure quella società accettò pel 3° quadrimestre del 1902 il nolo massimo di 148 lire dall'Havre a Nuova York, e per il 1° quadrimestre del 1903 il nolo di lire 150. La differenza fra le 150 lire assegnate come nolo massimo alla *Compagnie Générale Transatlantique*, che pratica il trasporto degli emigranti dal porto di Havre, e le 190 che si sarebbero assegnate ai piroscafi che partono dal Regno, prova che nel fissare i noli si tenne conto anche delle distanze;

2° che i piroscafi tedeschi, che praticano in Amburgo un nolo di 212 lire per Nuova York, a parte la coalizione fra le Compagnie, sono di tale velocità, grandezza e bontà di sistemazione, che superano i migliori piroscafi delle linee del Mediterraneo, ed hanno un consumo di carbone molto superiore.

Per alcune linee furono poi addotti dai vettori altri argomenti. Così, per la linea di Nuova York, fu chiesto un aumento di prezzi per il motivo della scarsezza dei noli di ritorno per passeggieri e della scarsa quantità di merci da trasportare. Questi non sono fatti nuovi, nè speciali di un vettore; sono fra le condizioni della linea, e dànno motivo a ritenere che i noli sarebbero più bassi, se si trovassero merci da trasportare e si avessero numerosi noli di ritorno. Anzi, è da notare che, da qualche tempo, vi è un aumento delle merci trasportate su questa linea.

Si affermò poi, e con insistenza, che nel primo quadrimestre dell'anno, si ha il periodo di maggiore emigrazione, e perciò, aumentando

la richiesta dei trasporti, per legge economica, debbono anche aumentare i prezzi dei noli, in confronto ai quadrimestri antecedenti. Ora è bensì vero che il primo quadrimestre dell'anno è un periodo di più attiva emigrazione e che cresce in esso la domanda dei trasporti, ma si fa osservare: 1°) che aumentando il numero delle persone da trasportarsi diminuisce il costo unitario del loro trasporto, rimanendo invariate le spese generali del trasporto stesso; 2°) che essendo più viva la richiesta diretta dei trasporti da parte degli emigranti, non è più necessario di dare ai rappresentanti alte provvigioni; il che si risolve in una sensibile economia per i vettori. Nel periodo di più attiva emigrazione, insomma, opera spontaneamente un sistema di compensi, che fa risentire ai vettori il vantaggio derivante dall'aumento della domanda, anche con noli invariati.

Per la linea del Plata e del Brasile, invece, i vettori lamentarono la passività della linea, per il diminuito movimento dei passeggieri e per il poco traffico di merci. Chiesero quindi degli aumenti, che il Commissariato non ebbe difficoltà a consentire, in adeguata misura, anche in considerazione del viaggio più lungo, in confronto a quello degli Stati Uniti.

Del resto però, dalle notizie avute sul corso dei noli nei porti esteri, risultò che, in massima, i noli nei porti europei per le linee transoceaniche si mantennero invariati. Così avvenne a Liverpool per i viaggi per l'America del Nord, all'Hàvre per la linea del Brasile, a Cherbourg, a Marsiglia per tutte le linee dell'America Centrale e Meridionale e così via.

Si verificarono leggieri aumenti dal porto di Havre per Nuova York, per la *Compagnie Générale Transatlantique*, e dal porto di Anversa per Halifax, Quebec, Boston, linee percorse dall'*Allan Line*, dalla *Dominion Line* e dalla *Cunard Line*.

Ribassò invece i noli il *Norddeutscher Lloyd*, per la linea Brema-Nuova York per i piroscafi ordinari.

Subirono in generale un aumento i noli di ritorno dall'America all'Italia ed i prezzi dei biglietti prepagati.

Com'è noto, quei passaggi, nei quadrimestri antecedenti, erano

venduti a prezzi molto bassi, a cagione della concorrenza che si facevano le Compagnie. Solo in seguito ad una recente intesa fra le Compagnie stesse, i prezzi, tanto dei prepagati, che dei biglietti di ritorno, sono leggermente aumentati. Ma il rialzo dei prezzi dei trasporti dall'America in Italia essendosi verificato in seguito ad una coalizione intervenuta per far cessare uno stato di attivissima concorrenza, non poteva essere preso come indice di un aumento dei noli; e tanto meno poteva giustificare gli aumenti proposti, in quanto i noli praticati dall'America in Italia si mantennero, nonostante l'aumento, inferiori in generale ai noli approvati dal Commissariato per i viaggi di andata.

È da notare altresì che nei porti americani sono aumentati i prezzi dei trasporti dei passeggieri di terza classe solamente sulle linee esercite dai vettori italiani, e per i soli porti d'Italia; mentre sono rimasti invariati in genere i noli praticati da Compagnie di navigazione estere che non hanno la patente italiana di vettori (*Allan Line*, *Cunard Line*, ecc.), e pure quelli praticati dalle Compagnie che hanno la patente per le linee che non toccano i porti italiani (ad esempio, sono rimasti invariati i noli del *Norddeutscher Lloyd* per la linea Buenos Aires-Southampton, dell'*Hamburg-Amerika Linie* per la linea Buenos Aires-Amburgo, ecc.).

Sono ugualmente rimasti invariati i noli per le linee che partono dal porto di Pernambuco, di cui nessuna tocca i porti italiani.

In conclusione, come risulta dai prospetti allegati (1), i noli nel mercato mondiale sono rimasti, in generale, invariati. Nessun fatto si verificò nel 3° quadrimestre 1902, nè alcuna tendenza si manifestò che potesse influire per un rialzo dei noli.

Dalle informazioni fornite dal R. Console di Cardiff e dall'Ispettore di emigrazione di ciascun porto di imbarco e dai listini dei prezzi, risultò che si mantengono fermi i prezzi dei carboni. Gli Ispettori dicono inoltre che non vi sono stati rialzi, nè sono previsti aumenti, nelle spese per le mercedi del personale di bordo e per i vettovagliamenti;

---

(1) Vedasi l'allegato *A* a pag. 29.

così che nessun aumento si è verificato, nè appare prossimo a verificarsi per il costo dei trasporti.

Quanto alle provvigioni per i rappresentanti dei vettori, si sa dai Prefetti e dagli Ispettori dell'emigrazione nei tre porti d'imbarco italiani, che si mantengono sempre elevate e, da un minimo di lire 10, arrivano a 30 lire ed anche a cifre superiori.

L'Ispettore di Napoli informò che le provvigioni in un mese di affluenza di emigranti oscillarono da lire 10 a lire 20; mentre negli altri mesi arrivarono a lire 30.

Analoghe informazioni diede l'Ispettore di Genova (1). È evidente che le provvigioni elevate provano che c'è sempre un margine largo nella misura dei noli fissati, che rende possibile il corrispondere tali retribuzioni ai raccoglitori degli emigranti.

E non è fuori di luogo notare qui che la *Navigazione Generale* in una sua memoria scritta, presentata al Commissariato, e per bocca del suo delegato in una discussione fattasi dal Consiglio dell'emigrazione, ha invocato che per legge si ponesse un limite alla misura della retribuzione che il vettore potesse dare al suo rappresentante, in ragione del numero degli emigranti da lui raccolti.

---

(1) Le informazioni date dall'Ispettore di Genova sono le seguenti:

1. Per la linea del Plata:

a) la Navigazione Generale Italiana dà in media lire 15 di provvigione (risulta però che per i piroscafi nuovi e celeri come l'*Umbria* e in periodi di affluenza di emigranti al Plata si dà una provvigione di lire 20);
b) Hamburg-Amerika Linie e Italia, 15 lire di provvigione;
c) Transports Maritimes, 25 lire;
d) Transatlantica di Barcellona, lire 30;
e) Armatori diversi, da lire 25 a lire 30.

2. Per la linea del Brasile:

a) Navigazione Generale Italiana, lire 15;
b) Ligure Brasiliana, lire 20;
c) Transports Maritimes, lire 30.

3. Per la linea di Nuova York:

a) Navigazione Generale Italiana, lire 20;
b) Hamburg-Amerika Linie, lire 15;
c) Transatlantica di Barcellona, lire 30;
d) Norddeutscher Lloyd, lire 10.

Aggiungiamo alcuni altri dati di fatto che hanno importanza nella soluzione della questione dei noli.

Da quando entrò in vigore la nuova legge, il numero degli emigranti è cresciuto grandemente, senza che il numero dei viaggi sia cresciuto nella stessa proporzione, tanto che la media degli emigranti trasportati per ogni viaggio si è pure notevolmente elevata, come apparisce dal seguente prospetto:

ANNI	Numero dei viaggi	Emigranti	Media per ogni viaggio
Gennaio-dicembre 1897.	400	197,314	493
Id. 1898.	355	147,684	416
Id. 1899.	341	149,476	438
Id. 1900.	395	170,382	431
Gennaio-settembre 1901	321	160,512	500
Settembre 1901 a ottobre 1902	464	291,696	628

In conclusione, le spese di esercizio possono ritenersi alquanto diminuite, e ciò anche per i seguenti motivi, oltre quelli sopraccennati:

1° il prezzo del carbone fu nel 1902 inferiore a quello che era stato nella media dei 12 anni dal 1888 al 1900;

2° i continui perfezionamenti tecnici diminuiscono relativamente la percentuale delle spese per ogni viaggio.

E nonostante queste cause, che avrebbero dovuto produrre un ribasso nei prezzi dei noli, questi si sono mantenuti tanto alti, quanto non lo furono mai nell'ultimo quinquennio, tranne che nel 1900 (1), quando, cioè, i prezzi dei noli erano elevatissimi, sia per la coalizione fra i vettori, sia per il prezzo dei carboni, che allora era circa il doppio di adesso. A questo proposito è da osservare che nel 1900 il nolo Cardiff-Mediterraneo, che è considerato il nolo tipico e regolatore del mer-

(1) Vedasi l'allegato *D* a pag. 52.

cato, era di 12 scellini, mentre nell'anno in corso ha oscillato intorno ai 6 scellini.

È anche da ricordare che i noli stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri pel 3° quadrimestre del 1902 furono in massima eguali a quelli praticati liberamente dai vettori nell'ultimo quadrimestre del 1901, e approvati nei primi due quadrimestri del 1902, e che su quegli stessi noli i vettori fecero spontaneamente dei ribassi nel corso degli ultimi quattro mesi del 1902 (1).

Pertanto, esaminati i diversi elementi della questione, gli aumenti chiesti non parevano giustificati. Le Camere di commercio di Messina e di Palermo espressero questo medesimo avviso, e raccomandarono che fossero mantenuti per il primo quadrimestre del 1903 i noli attuali. La Camera di commercio di Venezia ritenne che dovessero essere ancora diminuiti i noli consentiti per il 3° quadrimestre del 1902.

Soltanto le Camere di commercio di Genova e Napoli, che rappresentano direttamente gli interessi dei vettori, espressero il parere che i noli dovessero essere aumentati, riferendosi alle ragioni addotte dai vettori, che sono state sopra valutate.

Tutto considerato, adunque, il Commissariato non credette di potersi allontanare molto dai prezzi dei noli stabiliti nei diversi quadrimestri del 1902. Credette però opportuno di graduare i noli fra i varî piroscafi con speciale cura, anche per attenersi alla speciale raccomandazione fatta dal Consiglio della emigrazione coll'ordine del giorno con cui si chiuse l'esame della questione.

I piroscafi furono perciò divisi in tre categorie: superiori, medi ed inferiori, e ciò in base alla velocità raggiunta nei viaggi (2), e avuto riguardo anche alle informazioni avute circa l'assetto interno e il trattamento fatto a bordo agli emigranti.

Per la linea di Nuova York il Commissariato fu di parere che potessero mantenersi i noli attuali, per i piroscafi medi; per i superiori,

(1) Vedansi le riduzioni praticate dai vettori nell'ultimo quadrimestre 1902, e delle quali ha avuto notizia il Commissariato, a pag. 11.

(2) Per la velocità dei singoli piroscafi adibiti al trasporto degli emigranti vedasi l'allegato *B* a pag. 41.

invece, decise di approvare un aumento di lire 5 sui noli del terzo quadrimestre del 1902. Per i piroscafi della categoria inferiore si diminuirono i noli praticati in quel quadrimestre, e ciò si fece per dare ai buoni vapori un trattamento più adeguato alle loro qualità nautiche e per agevolare, nei limiti del possibile, i progressi nella marina mercantile. Questa nuova graduazione era fatta per eliminare o almeno attenuare alcune influenze perturbatrici del mercato dei noli, esercitate dai vettori che dispongono di piroscafi inferiori con le alte provvigioni ai rappresentanti. È da ritenersi che i prezzi ridotti non possano consentire di dare provvigioni altissime, già corrisposte per i piroscafi meno buoni, e che quindi si venga ad impedire, almeno in parte, che gli emigranti scelgano i piroscafi su cui debbono prendere imbarco, dietro la spinta e gli allettamenti dei rappresentanti, anzichè in base alle qualità della nave ed al prezzo del passaggio.

Per la linea del Plata il Commissariato era disposto a consentire un aumento di lire 5 per i piroscafi medi e di lire 10 per i buoni.

Così avrebbe pure stabilito una differenza di lire 5 fra i noli di uno stesso piroscafo per la linea del Plata e quella di Nuova York; la quale differenza in fatto si sarebbe elevata a lire 10, a cagione della tassa di un dollaro per emigrante che pagano le Società di navigazione allo sbarco negli Stati Uniti.

Per il Brasile il Commissariato avrebbe mantenuto in genere gli stessi noli per tutti i piroscafi della classe media (1).

Il Consiglio superiore di marina, esaminate le ragioni svolte dal Commissariato a chiarimento delle sue proposte, ed esaminati pure gli argomenti addotti dai vettori (2), venne alle seguenti conclusioni:

Ritenne, in massima, che le disposizioni dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione debbano soprattutto valere in circostanze speciali, e che i noli da approvarsi ad ogni quadrimestre siano da considerarsi

---

(1) Per i noli che il Commissariato avrebbe consentito per il primo quadrimestre del 1903, vedasi l'allegato *C* a pag. 44.

(2) Alla seduta del Consiglio superiore di marina tenuta il 13 dicembre 1902 intervenne anche, per autorizzazione del Ministero della marina, il delegato della Federazione degli armatori.

non come una tariffa rigorosa di passaggio, ma come un *massimo* oltre il quale i vettori non possano andare nei momenti di maggiore concorrenza.

Il Consiglio ammise parimenti che l'aumento dei noli pel primo quadrimestre (che è quello in cui si verifica il maggiore movimento di emigranti), domandato dai vettori, costituisse una specie di compenso ai viaggi non rimunerativi negli altri periodi dell'anno.

Per tali considerazioni, ed anche per riguardo alle condizioni attuali dell'industria dei trasporti marittimi, il Consiglio fu di avviso che le domande dei vettori non fossero esagerate e *che delle soverchie riduzioni non sarebbero state pienamente giustificate*. Riconobbe altresì che fosse equo concedere un nolo maggiore per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud (1).

Tenuto conto di questo parere del Consiglio superiore di marina, del voto del Consiglio dell'emigrazione e delle proposte precedentemente fatte dal Commissariato, il Ministro degli Affari esteri fissò i noli per il primo quadrimestre nella misura indicata nel decreto del 17 dicembre 1902 (2).

---

(1) Il parere dato dal Consiglio superiore di Marina è riprodotto nell'allegato *F* a pag. 58.

(2) Il decreto del Ministro degli Affari Esteri che fissa i noli da praticarsi nel primo quadrimestre del 1903, è riprodotto a pag. 3 del presente fascicolo. Vedasi anche l'allegato *C* a pag. 44.

ALLEGATI

ALLEGATO **A.**

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggieri di 3ª classe (ottobre e novembre 1902)

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione generale italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona
Genova	175. »	»	»	»	»	170. »	199. »	190. »	170. »
Napoli	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Messina	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Catania	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Palermo	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Brema	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Amburgo	»	225. »	»	250. »	225. »	»	»	»	»
Liverpool	»	»	227.50	»	»	»	»	»	»
Southampton	»	225. »	»	225 »	»	»	»	»	»
Anversa	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marsiglia	175. »	»	»	»	»	170. »	»	»	»
Barcellona	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Da Genova o Napoli (prepagato) a Buenos Aires	182.50	»	»	»	»	177.50	197.50	197.50	177.50
Da Messina, Catania o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	192.50	»	»	»	»	»	207.50	207.50	»

Nota. — Pei porti della Spagna si pagano 5 lire in più per diritti dovuti al Governo spagnuolo.

La Plata

DESTINAZIONI	Messageries maritimes	Valigia reale inglese
Lisbona	250. »	200. »
Vigo	205. »	206.25
Bordeaux	185. »	»
Southampton	»	225. »
Anversa	»	250. »

Nota. — La Navigazione generale italiana e la Veloce rilasciano nelle loro agenzie di La Plata biglietti di chiamata da Genova a Buenos Aires al prezzo di lire 197.50; l'Italia al prezzo di lire 182.50.

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Saviotti
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Marsiglia	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Genova	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Napoli	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Italia	Messageries maritimes	Royal Mail	Pacific Steam Navigation	Amburghese sud americana	Ottavio Zino	Transports maritimes
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Marsiglia	170	15 0	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Genova	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Napoli	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Barcellona	»	»	»	»	»	175	»	»	»	»	»	140
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	169	162	162	137	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (biglietto di chiamata)	143	143	143	143	143	»	»	»	»	»	143	135

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Lisbona	126 25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Vi è di più una sopratassa locale di circa 6 lire per ogni biglietto di 3ª classe. Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi, colla sopratassa indicata.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana
Lisbona	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.25	»	»
Anversa	»	»	»	»	187.50	»
Brema	»	»	»	»	187.50	»
Amburgo	»	»	»	»	187.50	227.25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.25

Nota. — A tutti i prezzi sopraindicati è da aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggiero di 3ª classe imbarcato.

Santos (Brasile).

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Lloyd Austriaco	Royal Mail	Norddeutscher Lloyd di Brema	Amburghese Sud Americana	Messageries maritimes	Ligure Brasiliana	Transports maritimes	Ottavio Zino
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Fiume	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Trieste	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	200	187	187	»	»	»	»
Vigo	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	(1) 234	»	»	»	»
Buenos Aires	»	»	»	»	»	»	»	»	106.25	»	»	»
Genova	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Napoli	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Marsiglia	180	160	180	160	»	»	»	»	»	160	150	150
Barcellona	185	165	185	165	»	»	»	»	»	165	155	155
Da Genova Napoli a Santos (prepagato)	(2) 143	(2) 143	(2) 143	(2) 143	»	»	»	»	»	(2) 143	(2) 143	(2) 143

Nota. — Oltre i prezzi suindicati, i passeggieri devono pagare una tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano.

(1) Calcolando la lira sterlina in ragione di lire ital. 25.25.

(2) Compresa la tassa di fr. 8 imposta dalla legge italiana sull'emigrazione.

La Guayra.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique
Marsiglia	»	130
Genova	175	»
Da Marsiglia a La Guayra (prepagato)	»	175
Da Genova a La Guayra (prepagato)	175	»

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique
Genova	190	»
Barcellona	165	»
St. Nazaire	»	190
Da Genova all'Avana (prepagato)	190	»

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana	Anglo italiana	La Patria
Genova	195.70	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40	185.40	185.40

Nota. — I prezzi in lire italiane sono calcolati al cambio del dollaro a lire 5.15.

Philadelphia (1).

DESTINAZIONE	Red Star Line
Anversa	180.25

Nuova York (1).

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		Anglo-Ital. (Anchor-Line)		Saviotti (Fabre)		La Veloce	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana	Compagnie générale transatlantique
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali				
Genova.	169.95	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	154.50	169.95	154.50	175.10
Napoli	169.95	154 50	154.50	144.20	154.50	144.20	154.50	169.95	154.50	175.10
Palermo	180.25	164.80	164.80	154.50	164.80	154.50	164.80	180.25	164.80	185.40
Messina	180.25	164.80	164.80	154.50	164.80	154.50	164.80	180.25	164.80	185.40
Prepagati (acquistati a Nuova York) per Nuova York da:										
Genova.	172.52	172.52	157.07	146.77	164.80	154.50	157.07	180.25	180.25	203.63
Napoli	172.52	172.52	157.07	146.77	164.80	154.50	157.07	180.25	180.25	»
Palermo	172.52	172.52	157.07	146.77	175.10	164.80	157.07	190.55	190 55	»
Messina	182.82	182.82	167.37	157.07	175.10	164.80	167.37	190.55	190.55	»

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line		Cunard Line
	Rapidi	Commerciali	
Liverpool.	140. »	140 »	140.00
Genova.	177.50	150. »	»
Napoli	177.50	150. »	»
Da Genova a Boston (prepagato)	177.50	165. »	»
» Napoli a Boston (prepagato).	167.50	165. »	»

Glascow.

DESTINAZIONI	Allan Line	Anchor Line
Nuova York	137.50	137.50
Boston	137.50	137.50
Halifax	137.50	137.50
St. John (Canadà)	137.50	137.50
Quebec	137.50	137.50
Montreal	148. »	148. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Dominion Line	Beaver Line	Allan Line
	Commerciali	Celeri	Commerciali	Celeri				
Nuova York	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	(a) 143.75	»	»
Boston	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	143.75	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	»	»	137.50
St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	»	137.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	»	137.50	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra. Notizie identiche ha comunicato il R. Consolato.

(a) Per la via di Boston. I passeggieri possono andare da Boston sino a Philadelphia e Baltimora senz'altra spesa.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	200. »
Buenos Aires	200. »	200. »
Rio de Janeiro	200. »	200. »
Santos	200. »	200. »
Bahia	200. »	200. »
Pernambuco	200. »	200. »
La Guayra	300. »	300. »
Sabanilla	300. »	300. »
Colon	300. »	300. »
Nuova York	150. »	150. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Amburghese Americana		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud Americana
	Celeri	Commerciali	Celeri	Commerciali	
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Rio de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	187.50	»	187.50	187.50
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	(1) 187.50
Manaos (Amazzoni)	»	225. »	»	»	225. »
La Guayra	»	262 50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262 50
Puerto Columbia	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	262.50	»	»	262 50
Avana	»	»	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	(1) 344.50	(1) 332. »	»	»	»
Nuova York	(1) 212.50	(1) 200. »	212.50	(1) 187.50	»
Boston (via Nuova York)	(1) 227.50	(1) 215. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	(1) 258.50	(1) 246. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York)	(1) 248. »	(1) 235.50	»	»	»

(1) Da un secondo rapporto del 4 dicembre 1902 risulta che l'Amburghese Americana ha ridotto i noli per Nuova Orleans a lire 332 per i piroscafi celeri e a lire 294.50 per gli ordinari; per Nuova York a lire 200 e 162.50; per Boston a lire 215 e 178.50; per Quebec a lire 246 e 208.50, e per Montreal a lire 235.50 e 198. Secondo lo stesso rapporto il Norddeutscher Llyod per Nuova York e l'Amburghese Sud-Americana per Belem hanno aumentato il nolo a lire 200 per i piroscafi ordinari.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese sud-americana	Amburghese americana	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line
Pernambuco	187.50	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	187.50	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	»	»	»	»	»
Montevideo	200. »	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	200. »	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»
Belem	»	187.50	187.50	»	»	»	»
Manaos	»	187 50	187.50	»	»	»	»
La Guayra	»	»	262.50	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	»	262.50	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	262.50	»	»	»	»
Colon	»	»	262.50	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	187.50	»	»	»
Boston	»	»	»	»	(1) 187.50	»	(1) 175. »
Halifax	»	»	»	»	»	175. »	»
Quebec	»	»	»	»	»	175. »	175. »

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Gli emigranti provenienti da Anversa sono trasportati, sempre al medesimo prezzo, a Liverpool, e di lì a Boston.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American	Amburghese americana
Nuova York	(1) 140	(1) 140
Halifax	»	(1) 120

(1) Prezzo netto senza commissione di agenti.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie générale Transatlantique	Chargeurs réunis
Nuova York	175	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150
Pernambuco	»	150

Cherbourg (1).

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana	Red Star Line	Amburghese sud-americana	Royal Mail
Nuova York	162 50	162.50	162.50	162.50	162.50	»
Pernambuco	»	»	»	»	»	201.60
Bahia	»	»	»	»	»	226.80
Rio de Janeiro	»	»	»	»	»	226.80
Santos	»	»	»	»	»	226.80
Montevideo	»	»	»	»	»	226.80
Buenos Aires	»	»	»	»	»	226.80

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel terzo quadrimestre 1902.

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie générale Transatlantique
La Guayra	400
Puerto Cabello	400
Sabanilla	400
Colon	400
Vera Cruz	400
Avana	400

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	Da 200. » a 250. »
Buenos Aires	» 200. » » 250. »
Rio de Janeiro	» 187.50 » 237.50
Bahia	» 187.50 » 237.50
Pernambuco	» 187.50 » 237.50

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries maritimes	Compagnie générale Transatlantique	Chargeurs réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colon	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries maritimes	Booth Line	Amburghese sud-americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs réunis	Ligure Brasiliana
Montevideo	160	160	160	»	»	»	»	»
Buenos Aires	160	160	160	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	128	128	128	»	116	116	116	»
Belem (Parà)	»	»	»	125	125	»	»	125
Manaos (Amazzoni)	»	»	»	170	170	»	»	170

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Vapori di Puillos Izquierdo
Montevideo	205. »	»
Buenos Aires	205. »	»
Vera Cruz	205. »	»
Avana	188.35	160
Nuova Orleans	»	385
Nuova York	180. »	»

Nota. — Ai prezzi sopraindicati devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	La Gelidense	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica francese	Pinillos, Izquierdo e C.
Buenos Aires	150	150	150	150	»	150	»	»
Montevideo	150	150	150	150	»	»	»	»
Santos	150	150	150	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	150	150	150	150	»	»	»	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	150	»	»	»
Manaos (Amazzoni)	»	»	»	»	200	»	»	»
La Guayra	»	»	200	»	»	»	175	»
Puerto Cabello	»	»	200	»	»	»	175	»
Sabanilla	»	»	200	»	»	»	175	»
Colon	»	»	200	»	»	»	175	»
Vera Cruz	»	»	200	»	»	»	»	250
Avana	»	»	175	»	»	172	»	175

Nota. — Oltre il nolo, il passeggiero di 3ª classe deve pagare 5 *pesetas* per tassa governativa. Il passeggiero di 3ª classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 7.50 per tassa di sbarco a destinazione.

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Transports maritimes	Compagnie générale Transatlantique
Brasile	170	»
Plata	170	»
La Guayra	»	175
Puerto Cabello	»	175
Sabanilla	»	175
Colon	»	175

ALLEGATO B.

Velocità dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe.

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
La Veloce.							
Savoia	17.33	5	14.26	Città di Milano. .	13.05	7	11.25
Centro America . .	"	6	13.28	Las Palmas . . .	12.09	5	11.11
Duca di Galliera. .	"	5	13.26	Città di Torino. .	13.26	7	10.73
Venezuela	14.41	6	13.12	Città di Genova .	11.94	5	10.73
Duchessa di Genova	"	6	13.03	Città di Napoli . .	13.04	"	"
Nord America. . .	14.00	8	13.02				
La Patria.							
Roma	17.10	4	14.64	Massilia	11.83	5	10.68
Gallia	13.98	6	11.23	Neustria.	13.18	5	10.44
Patria	13.44	5	10.93				
Hamburg-Amerika Linie.							
Columbia.	"	2	16.35	Sicilia	12.14	2	10.94
Fürst Bismarck . .	"	3	15.72	Scotia.	12.20	5	10.36
Palatia	14.25	2	13.55	Georgia.	12.45	2	9.52
Phoenicia	14.08	2	12.63	Auguste Victoria .	"	"	"
Norddeutscher Lloyd.							
Kaiserin M. Theresia	17.10	3	16.83	Aller	"	10	15.42
Lahn	"	9	16.41	Hohenzollern . .	"	8	15. "
Trave	16.20	10	16.23	Neckar	"	"	"

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
Fornari.							
Sicilian Prince . .	14.26	»	»	Spartan Prince. .	12.37	4	11.29
Neapolitan Prince.	»	»	»	Tartar Prince . .	12.23	4	11.03
Trojan Prince. . .	12.30	7	11.45				
Anglo-Italiana.							
Calabria	14.04	6	12.13	Hesperia	11.70	4	10.23
Perugia	13.60	6	11.28	Bolivia	12.76	4	10.17
Algeria.	11.58	3	10.46	California	12.66	2	9.76
Victoria	12.10	3	10.27	Karamania	11.80	4	8.97
Transatlantica di Barcellona.							
Montevideo. . . .	»	1	13.96	Buenos Aires . .	14.82	2	12.47
Leon XIII	13.50	3	12.58	P. de Satrustegui.	12.60	»	»
Manuel Calvo. . .	»	1	12.49	Montserrat . . .	13.79	»	»
Transports Maritimes.							
Algérie.	»	»	»	Aquitaine	13. »	1	12.24
France.	13.60	1	13.16	Les Alpes. . . .	13.06	4	11.84
Espagne	»	5	13.13	Les Andes . . .	12.19	3	11.21
Italie	»	4	12.90	Orléanais	11.90	2	10.98
Provence.	13.08	5	12.56	Nivernais	11.99	1	10.95
Saviotti.							
Regina Elena . . .	12.25	4	12.25	America (ex Britannia).	12.03	1	9.64
Calabro	11.62	2	10.76				
Società Anonima Genovese di navigazione a vapore.							
Governor.	11.90	1	10.23	—	»	»	»

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
Italia.							
Ravenna	12. 85	6	12 15	La Plata	12. 80	6	11. 55
Toscana	12. 90	6	12. "	Antonina	13. "	6	11. 47
Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita *	16. 76	4	15 18	Lombardia *. . .	15. 06	7	12. 98
Orione	"	5	14. 77	Washington . . .	"	6	12. 81
Perseo	"	5	14. 72	Archimede *. . .	13. 62	2	11. 91
Sirio *	15. 86	5	14. 61	Manilla *	14. 55	4	11 86
Umbria	14. 75	2	14. 46	Marco Minghetti *	14. 13	2	11. 77
Sicilia *	15. 06	7	13. 92	Piemonte	12. 40	5	10. 97
Sardegna *	15. "	5	13. 57	Vincenzo Florio *	13. 95	"	"
Liguria *	15. 41	7	13. 29				
Dominion Line.							
Commonwealth . .	"	2	14. 62	Cambroman . . .	14. 35	4	11. 53
Vancouver	15. 06	3	12. 47	New England . .	15. 30	"	"
Ligure-Brasiliana.							
Re Umberto . . .	12. 43	6	11. 40	Minas.	12. 28	5	10. 92
Rio Amazonas . .	12. 13	5	10. 96	Colombo	11. 66	6	10. 70
Ottavio Zino.							
Equità	11. 53	4	11. 02	Attività	11. 54	4	10. 27

NB. — I piroscafi segnati con asterisco non sono stati sottoposti alla prova speciale di velocità, essendo questa stata desunta da altre prove, ai termini dell'art. 96 del Regolamento.

ALLEGATO C.

Prospetto dei noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901, dei noli consentiti per i tre quadrimestri del 1902 e dei noli proposti dai vettori e stabilito dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Linee degli Stati Uniti.							
(Da Genova o da Napoli a Nuova York)							
Navigazione Generale Italiana.							
Umbria	—	—	—	185	200	190	195
Sicilia	185	185	185	185	200	190	195
Sardegna	—	185	185	185	200	190	195
Liguria	185	185	185	185	200	190	195
Lombardia	185	185	185	185	200	190	195
Regina Margherita	—	—	—	—	200	190	195
Orione	—	—	—	—	200	190	195
Sirio	—	—	—	—	200	190	195
Perseo	—	—	—	—	200	190	195
Washington	—	—	—	175	190	180	185
Archimede	—	175	175	175	190	175	175
Marco Minghetti	—	—	—	175	190	175	175
Manilla	—	175	175	—	190	175	175
La Veloce.							
Nord-America	175	185	185	185	195	190	195
Savoia	—	185	—	—	195	190	195
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	190	195
Centro America	—	185	—	—	195	190	195
Venezuela	—	185	—	—	195	190	195
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	190	195
Città di Napoli	—	—	—	—	195	175	185
Città di Milano	—	175	175	175	185	175	175
Città di Genova	—	175	175	175	185	175	175
Città di Torino	185	175	175	175	185	175	175
Las Palmas	—	175	175	—	185	—	—
La Patria.							
Roma	—	—	—	180	185	180	185
Gallia	165	165	165	160	165	160	160
Patria	165	165	165	160	165	160	160
Massilia	—	165	165	160	165	150	150
Neustria	165	165	165	160	165	150	150

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

PIROSCAFI							
Anglo-Italiana.							
Calabria	175	165	165	160	170	160	160
Perugia	175	165	165	160	170	160	160
Algeria	—	165	165	150	160	150	150
Hesperia	—	165	165	150	160	145	145
Bolivia	165	165	165	150	160	145	145
Victoria	165	165	165	150	160	145	145
California	—	165	165	150	160	140	140
Karamania	165	165	165	150	160	140	140
Hamburg-Amerika Linie.							
Fürst Bismarck	210	190	—	185	—	—	—
Palatia	—	—	—	180	200	180	185
Phoenicia	—	—	—	180	200	180	185
Sicilia	165	165	—	160	165	145	145
Scotia	165	165	165	160	165	145	145
Georgia	165	165	—	155	165	140	140
Giuseppe Fornari.				(1)			
Sicilian Prince	—	—	—	170	175	170	175
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	—	175
Trojan Prince	165	165	165	160	165	160	160
Spartan Prince	165	165	165	160	165	160	160
Tartar Prince	165	165	165	160	165	160	—
Ottavio Zino.							
Equità	—	—	165	160	180	160	160
Attività	—	—	165	160	180	160	160
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	155	170	155	155

(1) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Segue **Linee degli Stati Uniti.** (Da Genova o da Napoli a Nuova York)							
Norddeutscher Lloyd.							
Lahn	210	185	185	185	195	190	195
Trave	210	185	185	185	195	190	195
Aller	210	185	185	185	195	190	195
Hohenzollern	210	185	185	185	195	190	195
Neckar	—	—	—	—	—	190	195
Transatlantica di Barcellona.							
Buenos Aires	175	175	175	175	185	170	175
Leon XIII	—	175	175	175	185	170	175
Manuel Calvo	—	—	—	175	185	170	175
P. de Satrustegui	—	—	—	—	185	170	175
Montevideo	—	—	—	—	185	170	175
Montserrat	—	—	—	—	185	170	175
Italia.							
Ravenna	—	—	—	—	190	175	175
Toscana	—	—	—	—	190	175	175
La Plata	—	—	—	—	190	175	175
Antonina	—	—	—	—	190	175	175
Dominion Line. (Da Napoli a Boston).							
Commonwealth	—	190	190	190	190	190	190 (1)
New England	—	190	190	190	190	190	190 (1)
Vancouver	—	—	180	180	180	175	175
Cambroman	—	—	180	180	180	175	175
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a Nuova Orleans).							
Manilla	—	195	195	195	200	195	195
Washington	—	195	195	—	200	195	195
Archimede	—	195	195	—	200	195	195
Marco Minghetti	—	195	195	—	200	195	195

(1) Nolo approvato dal Commissariato.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 9 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Comp. Génér. Transatlantique (Havre-New York).							
Aquitaine	—	150	150	148 (1)	160	150	150 (1)
Bretagne	—	150	150	148	160	150	150
Champagne	—	150	150	148	160	150	150
Gascogne	—	150	150	148	160	150	150
Lorraine	—	150	150	148	160	150	150
Savoie	—	150	150	148	160	150	150
Touraine	—	150	150	148	160	150	150

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 9 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita	—	—	160	—	200	175	180
Orione	—	160	160	—	200	175	180
Sirio	—	160	160	—	200	175	180
Perseo	—	160	160	—	200	175	180
Umbria	—	—	—	—	200	175	180
Sicilia	—	—	—	—	200	175	180
Sardegna	—	—	—	—	200	175	180
Liguria	—	—	—	—	200	175	180
Lombardia	—	—	—	—	200	175	180
Washington	165	160	160	160	190	165	170
Manilla	—	160	160	160	190	160	165
Archimede	—	—	—	—	190	160	165
Marco Minghetti	—	—	160	—	190	160	165

(1) I noli per la Compagnie Générale Transatlantique furono approvati dal Commissariato tanto per il 3° quadrimestre 1902 che per il 1° quadrimestre 1903.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Ottavio Zino.							
Equità	165	160	160	160	170	160	165
Attività	165	160	160	160	170	160	165
Transports maritimes à vapeur.							
Les Andes	165	160	160	160	200	160	165
Orléanais	165	160	160	160	200	160	165
Nivernais	165	160	160	160	200	160	165
Algérie	—	—	—	—	200	160	165
Aquitaine	—	—	—	—	200	160	165
Les Alpes	165	160	160	—	200	160	165
Provence	165	160	160	—	200	160	165
Italie	—	160	160	—	200	160	165
Espagne	—	160	160	—	200	160	165
La Veloce.							
Savoia	—	160	160	—	200	175	180
Nord America	—	160	160	—	190	175	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	190	175	180
Centro-America	—	160	160	—	190	175	180
Venezuela	—	160	160	—	190	175	180
Duchessa di Genova	—	160	160	—	190	175	180
Città di Napoli	—	—	—	—	190	160	170
Città di Genova	170	160	160	—	180	160	165
Città di Milano	165	160	160	160	180	160	165
Las Palmas	175	160	160	—	180	160	165
Città di Torino	—	160	160	—	180	160	165
Piemonte	175	160	160	160	—	—	—
Etruria	—	160	160	160	—	—	—

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Ligure-Brasiliana.							
Re Umberto	165	160	160	160	180	160	160 (1)
Rio Amazonas	165	160	160	160	180	160	160
Minas	165	160	160	160	180	160	160
Colombo (Genova-Belem)	168	160	160	160	180	160	160
Colombo (Genova-Manaos)	208	185	185	185	200	185 (2)	185 (2)
Italia.							
Ravenna	—	—	—	—	190	160	165
Toscana	—	—	—	—	190	160	165
La Plata	—	—	—	—	190	160	165
Antonina	—	—	—	—	190	160	165

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita	230	—	185	185	230	195	200
Orione	210	185	185	185	230	195	200
Sirio	210	185	185	185	230	195	200
Perseo	210	185	185	185	230	195	200
Umbria	—	—	—	—	230	195	200
Sicilia	—	—	—	—	230	195	200
Sardegna	—	—	—	—	230	195	200
Liguria	—	—	—	—	230	195	200
Lombardia	—	—	—	—	230	195	200
Washington	—	—	—	170	200	185	190
Marco Minghetti	—	—	—	—	200	180	185
Manilla	—	170	170	—	200	180	185
Archimede	—	—	—	—	200	180	185

(1) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono approvati dal Commissariato.

(2) Nolo da valere anche per i piroscafi Re Umberto, Rio Amazonas e Minas, sulla linea di Manaos.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Segue **Linea del Plata.**							
(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)							
Italia.							
Ravenna.	200	170	175	175	210	180	185
Toscana	190	170	175	175	210	180	185
La Plata.	200	170	175	175	210	180	185
Antonina	200	170	175	175	210	180	185
La Veloce.							
Savoia.	210	185	185	185	230	195	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	210	195	200
Centro America	210	185	185	185	210	195	200
Venezuela	210	185	185	185	210	195	200
Duchessa di Genova.	190	185	185	185	210	195	200
Nord America	—	185	185	—	210	195	200
Città di Napoli.	—	—	—	—	210	180	190
Città di Milano	190	170	170	170	200	180	185
Città di Genova.	190	170	170	170	200	180	185
Città di Torino	—	170	170	—	200	180	185
Ottavio Zino.							
Equità	—	—	—	(2) 165	180	170	175
Attività	—	—	—	(2) 165	180	170	175
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	—	180	165	170

(1) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono stabiliti con decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

(2) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903

Segue Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires.)

Transport smaritimes à vapeur.							
Espagne	190	170	170	170	200	175	180
Italie	190	170	170	170	200	175	180
Provence	190	170	170	170	200	175	180
Les Alpes	190	170	170	170	200	175	180
Les Andes	190	170	170	170	200	175	180
Algérie	—	—	—	—	200	175	180
Aquitaine	—	—	—	—	200	175	180
France	150	170	—	—	—	—	180
Compagnia transatlantica di Barcellona.							
Leon XIII	190	170	170	100	—	175	180
Buenos-Aires	—	170	170	—	—	175	180
Manuel Calvo	—	—	—	—	—	175	180
P. de Satrustegui	—	—	—	170	—	175	180
Montevideo	—	—	—	—	—	175	180
Montserrat	—	—	—	—	—	175	180

Linea del Centro America.

Transatlantica di Barcellona.							
Leone XIII	—	—	—	—	200	190	195
Buenos-Aires	—	—	—	—	200	190	195
Manuel Calvo	—	—	—	—	200	190	195
P. de Satrustegui	—	—	—	—	200	(1) 190	(2) 195
Montevideo	—	—	—	—	200	190	195
Montserrat	—	—	—	—	200	190	195

(2) Tali noli sarebbero stati consentiti per Puertorico e Habana; per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra si sarebbe dato un nolo di L. 200.

(1) Per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra è stabilito un nolo di L. 200.

ALLEGATO D.

Noli praticati negli anni 1898, 1899, 1900 e 1901 per il traspor in confronto con i noli massimi per le stesse destinazi

A. — **Nuo**

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova	»
	Napoli	126
La Veloce	Genova	»
	Napoli	»
Anchor Line (Anglo-Italiana, noleggiatrice)	Genova	»
	Napoli	126 a 156
Cyprien Fabre e C. (la Patria, noleggiatrice)	Genova	»
	Napoli	126
Prince Line (Fornari, noleggiatore)	Genova	120
	Napoli	146 a 156
Hamburg-Amerika Linie	Genova	120 a 125
	Napoli	156
Norddeutscher Lloyd	Genova	120 a 125
	Napoli	156 a 166
Transatlantica di Barcellona	Genova	»
	Napoli	»

(1) I dati contenuti nel presente prospetto sono stati forniti dai RR. Ispettori dell'emigrazio dei porti di Genova, Napoli e Palermo.

emigranti a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos e al Plata abiliti a norma della legge 31 gennaio 1901 per l'anno 1902 (1).

ork.

1899	1900	1901		1902 (2)
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
180	180	180	175 a 185	175 a 185
126 a 160	165	165 a 185		
»	»	175 a 190	170 a 185	175 a 185
»	»	175 a 185		
»	»	»	165 a 175	150 a 165
126 a 160	165	165 a 191		
»	»	»	165	160 a 180
126 a 160	165	165		
115	180 a 200	165 a 180	165	160 a 165
146 a 160	165 a 175	165 a 185		
125 a 200	200	200	165 a 210	155 a 190
156 a 186	191	165 a 191		
125 a 200	200	200	210	185
156 a 186	191	191		
»	180	180	175	175
»	»	165 a 180		

(2) Nell'allegato *C* a pag. 44 sono indicati dettagliatamente i noli consentiti ai vari vettori per gni piroscafo in ciascun quadrimestre. Nel presente prospetto sono indicati soltanto i più alti e i più assi fra i noli consentiti.

B. — **Rio de Janei**

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova	150 a 170
	Napoli	»
La Veloce	Genova	130 a 150
	Napoli	130
La Ligure-Brasiliana	Genova	130 a 150
	Napoli	»
Transports maritimes	Genova	100 a 140
	Napoli	»
Ottavio Zino	Genova	»
	Napoli	»

C.

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova	170
	Napoli	»
La Veloce	Genova	»
	Napoli	»
Italia	Genova	»
	Napoli	»
Puglia (Saviotti, noleggiatore)	Genova	153 a 160
	Napoli	»
Gelidense (vettore Huguet)	Genova	»
	Napoli	»
Transports maritimes	Genova	153 a 160
	Napoli	160 a 176
Transatlantica di Barcellona	Genova	»
	Napoli	»

antos (Brasile).

1899	1900	1901 primi 8 mesi	1901 ultimi 4 mesi	1902
140 a 150	150	150 a 170	165	160
»	»	»		
140 a 170	150 a 170	150	165 a 175	160
150	150 a 170	150 a 170		
150	130 a 160	150	165	160
»	»	»		
110 a 150	150 a 170	150 a 170	150 a 165	160
150 a 160	»	110		
»	»	»	165	160
»	»	150		

lata.

1899	1900	1901 primi 8 mesi	1901 ultimi 4 mesi	1902
170 a 200	180 a 220	170 a 200	170 a 230	170 a 185
»	»	»		
160 a 200	180 a 220	200	170 a 210	170 a 185
180	»	170		
»	200	125 a 150	175 a 200	170 a 175
»	»	»		
150 a 180	180 a 200	150	172 a 180	165
»	»	»		
»	180 a 200	100 a 170	170 a 180	»
»	180 a 200	100		
150 a 180	180 a 200	150	150 a 190	170
160 a 180	»	»		
»	180 a 200	150 a 200	175 a 190	175
»	»	165 a 180		

ALLEGATO E.

Calcolo della spesa derivata ai vettori per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario

Esercizio 1901-1902 (10 mesi: 2 settembre-30 giugno).

1. — Stipendi e indennità d'arma dei *medici militari*, come da conto consuntivo . . . . L. 116,752. 69

2. — Indennità diverse pagate tanto ai *medici militari* quanto ai *commissari viaggianti*, come da conto consuntivo, cioè:

Diarie e competenze eventuali . .	L.	132,896. 22
Trasferte.	„	29,778. 30
Aggio	„	2,624. 33

L. 165,298. 85

3. — Vitto ai *medici militari e commissari*:

Occorre distinguere. Quando è imbarcato il medico militare non vi è spesa maggiore perchè questo sostituisce il primo medico civile di bordo prescritto dall'antica legge.

Resta quindi la spesa di vitto per i soli commissari, che, calcolata abbondantemente in lire 500 cadauno, darebbe per i 70 imbarcati nell'esercizio . . . . . L. 35,000. „

4. — Cabina ai *medici militari e ai commissari*:

Anche qui occorre la medesima distinzione del numero precedente.

Solo quando s'imbarca un commissario i vettori perdono l'*uso di una cabina*; però è da notare che ne risentono danno soltanto quando avrebbero occasione di vendere la cabina, cioè quando il piroscafo parte con la prima e la seconda classe complete. Ammettendo, per abbondanza, che questo caso si verifichi ogni dieci viaggi, la perdita dei vettori si calcola, per i 70 commissari imbarcati, in $\frac{70 \times 1600}{10}$ . . . . „ 11,200. „

Da riportarsi . . . L. 328,251. 54

Riporto . . . L. 328,251.54

5. — Differenza stipendi. È però da tener conto che lo stipendio ai *medici militari*, come al n. 1, non è completamente un aggravio nuovo per i vettori, poichè, senza l'attuale legge, dovrebbero pagare per le funzioni di medico di bordo un *medico civile*.

Ammettendo, per abbondanza, che la spesa per il *medico civile* sia la metà soltanto di quella per un medico militare, bisogna dedurre le paghe dei medici civili, le quali sarebbero state nell'esercizio lire $\frac{116,752.69}{2}$ = L. 58,376.34 . . . . „ 58,376.34

Residua vera spesa . . . L. 269,875.20

ovvero, in cifra tonda, lire 270,000.

Se si tiene presente che durante l'esercizio suddetto i vettori trasportarono un numero di emigranti equivalente a 214,565 *posti interi*, si deduce che l'aggravio per ogni posto intero è stato di L. $\frac{270,000}{214,565}$ = L. 1.26, cioè meno dell'1 per cento sul prodotto lordo del nolo per ogni emigrante, essendo questo compreso fra 150 e 190 lire.

Si è ben lontani dalle cifre fantastiche di spese che vengono attribuite alle disposizioni della nuova legge sull'emigrazione.

ALLEGATO F.

Parere del Consiglio superiore di marina, dato nell'adunanza del 13 dicembre 1902, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1903.

Presenti: vice-ammiraglio GUALTERIO, vice-presidente — Ispettore generale del genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Contr'ammiraglio DI BROCCHETTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Ispettore delle capitanerie di porto, direttore generale dalla marina mercantile FIORITO, membro straordinario.

Noli per il trasporto degli emigranti durante il 1° *quadrimestre* 1903.

Veduta la nota ministeriale con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della vigente legge sull'emigrazione, è chiamato a dare il proprio parere in ordine alle controversie sorte circa la determinazione dei noli massimi per il primo quadrimestre del venturo anno 1903, essendosi i vettori in generale rifiutati di accettare i noli stabiliti dal Commissariato, il quale non aveva creduto di approvare le proposte dei vettori medesimi, chiedenti, nella quasi totalità, pel prossimo quadrimestre gli stessi aumenti già pretesi pel terzo quadrimestre del corrente anno, ed alcuni anche aumenti maggiori;

Vista la precedente deliberazione in data 9 agosto u. s.;

Udita lettura della relazione allegata, nella quale sono riassunte le argomentazioni svolte dai vettori a giustificazione degli aumenti richiesti, sia le ragioni che il Commissariato troverebbe da opporvi per giungere alla determinazione dei noli massimi che ha dichiarato di essere disposto ad approvare;

Intesi gli schiarimenti forniti dal Delegato della Federazione degli armatori italiani, autorizzata dal Ministero ad esporre per di lui mezzo verbalmente le ragioni dei vettori di emigranti in appoggio delle loro domande;

Dopo ampia ed esauriente discussione;

Il Consiglio ritiene di non doversi discostare dai criteri di massima adottati con la deliberazione del 9 agosto circa l'interpretazione dello spirito

informatore della legge, stimando che le disposizioni restrittive contenute in alcuni articoli siano indirizzate a premunirsi contro circostanze speciali. È pure di opinione il Consiglio che, in considerazione degli elementi di giudizio che per legge vengono sottoposti al suo esame e del tempo assegnatogli per pronunciare il suo parere, non sia suo mandato di entrare in una analisi scrupolosa di tariffe dedotte da elementi tanto complessi, ma che invece esso sia chiamato ad esprimere un parere in merito alle considerazioni prodotte in appoggio alle proposte contestate, parere informato alla competenza tecnica dei suoi membri in un argomento d'indole professionale;

Considerato che, se è giusto tutelare gli emigranti contro ogni possibilità di abuso da parte dei vettori, non si deve però arrivare al punto di recare pregiudizio, o quanto meno intralcio allo svolgimento dell'industria dei trasporti marittimi;

Considerato che i noli da approvare non costituiscono una tariffa rigorosa di passaggio, ma rappresentano invece un massimo, oltre il quale i vettori non debbono spingére le loro pretese nelle epoche di maggiore concorrenza, mentre nelle circostanze ordinarie essi sono indotti dalla concorrenza stessa a mantenersi molto al disotto di detto limite;

Considerato che le ragioni addotte dai vettori a sostegno delle loro domande non possono dirsi destituite di fondamento, e principalmente quella che si riferisce alla necessità di stabilire, con l'aumento dei noli nel 1° quadrimestre (che è quello in cui si verifica il maggiore movimento di emigranti), una specie di compenso ai viaggi non rimunerativi che effettuano per non interrompere la linea, ed ai noli inferiori di cui si devono contentare negli altri periodi dell'anno nei quali meno intensa è la corrente dell'emigrazione;

Che altre ragioni addotte dai vettori, e tenute da essi a calcolo nel formulare le loro proposte, meritano di essere tenute in considerazione, oltre quelle relative agli oneri maggiori derivanti dalla legge, ossia il poco assegnamento che si può fare sul traffico delle merci per alcune linee, le perdite ingenti cui possono andare incontro nei casi di negato approdo ai bastimenti per malattie facili a svilupparsi a bordo, l'aumento del prezzo del carbone, ecc.;

Considerato che, ove si faccia un confronto fra questi noli massimi proposti dai vettori ed i prezzi che i passeggieri ordinari di 3ª classe alle tariffe correnti debbono pagare sopra linee di ugual percorso, è agevole scorgere che il nolo massimo proposto dai vettori per ogni emigrante su una data linea non raggiunge i due terzi del prezzo che pagherebbero se fossero passeggieri ordinari di 3ª classe;

Che infine le proposte dei vettori per il 1° quadrimestre 1903 non sono superiori ai noli praticati già in passato, come avvenne nell'ultimo quadrimestre del 1901, quando il vettore andò soggetto ai maggiori oneri della nuova legge che allora entrava in vigore;

Per tali considerazioni il Consiglio ad unanimità è di avviso che le domande dei vettori non siano da considerarsi esagerate, e che delle soverchie riduzioni non sarebbero pienamente giustificate. Sempre però nello stabilire i noli dovrà tenersi conto, come accenna il relatore, dell'equità di una maggiore retribuzione per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud; ed anche per tale considerazione ritiene il Consiglio che i noli proposti dai vettori pel 1° quadrimestre del 1903 possano accettarsi, eccezione fatta solamente per la Hamburg-Amerika Line (linea degli Stati Uniti), per cui si ritiene equo il nolo approvato dal Commissariato, e per la Società dei Transports Maritimes (linee del Brasile), per cui si proporrebbe una cifra media fra il nolo richiesto dal vettore e quello approvato dal Commissariato.

SANGUINETI — GUERCI — FIORITO — DI BROCCHETTI
MARTINEZ — GUALTERIO.

L'IMMIGRAZIONE ITALIANA
nel distretto consolare di La Plata.

(Da un rapporto del R. Console italiano a La Plata
cav. G. NAGAR; ottobre 1901)

Condizioni sociali e politiche della provincia di Buenos Aires.

Nell'iniziare il presente studio sulla colonia italiana di Buenos Aires, mi sembra opportuno tracciare a grandi linee le condizioni generali di questa provincia, che, per tradizioni, per popolazione e per ricchezze, è senza dubbio la più importante di tutta la Repubblica Argentina.

Lo statuto provinciale stabilisce che la Camera dei deputati deve essere rinnovata per un terzo ogni anno, ed affida ai municipi la formazione delle liste elettorali e la nomina delle Commissioni incaricate di raccogliere i suffragi.

I municipi hanno anche il diritto di proporre una terna di candidati per le funzioni di giudici di pace, ed il potere esecutivo può solamente scegliere e nominare uno dei proposti.

Infine lo statuto della provincia stabilisce che la nomina dei ministri, che debbono coadiuvare il governatore nell'amministrazione, deve essere approvata dal Senato. Così può accadere che, mentre lo stesso statuto rende responsabili dei propri atti il governatore ed i ministri, sia impedita al primo, con la suddetta disposizione, la libera scelta dei propri collaboratori; giacchè il Senato, secondo la forza dei partiti d'opposizione che vi dominano, può sempre rifiutare la sua approvazione alla nomina dei proposti. I difetti dello statuto provinciale furono, fin dal 1898, indicati dal governatore al potere legislativo, che finora non vi ha posto riparo.

Il potere giudiziario di questa provincia è diviso, attualmente, in quattro giurisdizioni. Ognuna di esse ha tre giudici di prima istanza per gli affari civili e commerciali, due per gli affari criminali ed uno

per i correzionali; tre Camere di appello, di cui due per le cause civili e commerciali ed una per le criminali e correzionali. Infine esiste la suprema Corte di giustizia, che risiede nella capitale ed è composta di cinque membri.

Oltre alle attribuzioni d'ordine giudiziario, analoghe a quelle delle nostre Corti di cassazione, la suprema Corte partecipa allo scrutinio nelle elezioni della provincia.

Oltre alla giustizia provinciale, esistono i Tribunali federali per le questioni che sorgono fra Argentini e stranieri, e per quelle controversie o per quei delitti che avvengono così nei porti come lungo le rive dei fiumi e le spiaggie marittime.

Nonostante alcuni difetti esistenti nelle leggi che sono in vigore in questa provincia, si può affermare che esse potrebbero dare ottimi risultati, purchè l'applicazione ne sia affidata ad un idoneo personale. L'inettitudine di alcuni giudici è la causa principale degl'inconvenienti che si deplorano nell'amministrazione della giustizia. Infatti, ciò porta per conseguenza che in alcuni Tribunali il còmpito di redigere le sentenze sia affidato ai segretari. Ora, questi segretari, non avendo stipendio fisso, percepiscono onorari in tutte le cause in cui intervengono, senza che tali onorari siano determinati da una tariffa qualsiasi; onde accade che essi sono sempre eccessivi.

Il servizio di polizia lascia anch'esso a desiderare, mentre la vasta estensione della provincia, le numerose città e borgate che si trovano nella sua circoscrizione, le grandi linee ferroviarie che l'attraversano, richiederebbero un'attivissima vigilanza.

Condizioni economiche della provincia di Buenos Aires ed importanza della popolazione italiana.

La maggior parte degli agricoltori e degli allevatori di bestiame di questa provincia si lamentano delle attuali condizioni economiche del paese, per le quali sono stati costretti a licenziare parte del personale e a fare notevoli e spesso dannose economie nelle loro aziende agricole. Di queste poco prospere condizioni della pastorizia e dell'agricoltura

risentono gravemente le conseguenze non solo il commercio, ma pur quelle industrie che vivono del commercio.

Sulla pastorizia e sull'agricoltura pesano imposte provinciali, municipali e nazionali, di esportazione e di transito, che vennero aumentate anche nello scorso anno, provocando proteste e reclami da parte dei contribuenti e perfino rifiuti di pagamento. Questi aggravi sono giustificati dalla necessità di andare man mano estinguendo i debiti della provincia, fra i quali figura il debito esterno per 34 milioni di pezzi oro.

Il trasporto dei prodotti locali è poi gravato dal peso dei noli ferroviari che sono abbastanza elevati. Si aggiunga a tutto ciò, che nello scorso anno questa provincia ebbe a subire gravi danni a causa delle inondazioni, avvenute nella parte meridionale del territorio, e dell'afta epizootica, che colpì il bestiame e cagionò forti perdite agli allevatori.

Per tutti questi motivi, lo stato economico generale non è prospero; ma è pur d'uopo riconoscere che le forze produttive di questa regione sono sempre vive e che essa dispone di elementi tali da potere certamente superare la crisi attuale.

Infatti una provincia che nel suo vastissimo territorio conta 10 milioni di animali vaccini, 62 milioni di ovini e 22 milioni di equini, che ha un'estensione coltivata di 2,132,135 ettari, ed ha prodotto in quest'anno 931,691 tonnellate di grano, 1,627,700 tonnellate di granturco, 99,386 di altri cereali e 2,606,400 di fieno, possiede così poderosi elementi di vitalità, da non aver nulla a temere per il proprio avvenire.

Una causa più grave dell'attuale crisi economica dipende dal valore della moneta locale. Il costo della produzione in generale, quando la moneta argentina di corso legale perdeva enormemente di valore nel cambio in oro, era minore di quello che sia ora che la stessa moneta ha riacquistato valore, passando dal 400 al 230 per cento, perchè tutti i prodotti dell'esportazione hanno per base il prezzo in oro, quale si quotizza sui mercati europei.

Così un giornaliero, il quale, col cambio sull'oro al 400 per cento,

guadagnava tre pezzi in carta argentina, aveva pezzi oro 0. 75; oggi, invece, col cambio al 230, la stessa paga rappresenta pezzi oro 1. 30, di guisa che il proprietario deve pagare, in più, pezzi oro 0. 55. Il prodotto, quindi, costa più caro, e d'altra parte il produttore riceve minore quantità di moneta in biglietti.

L'agricoltura e la pastorizia toccarono perciò la maggiore prosperità nell'epoca in cui la moneta locale aveva minor valore; mentre oggi, cresciuto questo, l'una e l'altra attraversano un periodo di crisi.

La legge monetaria del 1899, per la quale al pezzo argentino carta venne dato un valore fisso pari a franchi 2. 20, fu quindi una vera necessità economica, per salvare da maggiore rovina la pastorizia e l'agricoltura, che sono le basi della ricchezza locale.

I produttori hanno dovuto ciò non ostante diminuire le spese, restringendo la produzione e licenziando, per conseguenza, molti giornalieri, che sono rimasti in gran numero disoccupati.

Attualmente l'offerta della mano d'opera è superiore alla domanda, e tutto fa prevedere che i salari scenderanno in base al livello del cambio di 230 per cento; vale a dire che l'operaio invece di ricevere il salario giornaliero di 3 pezzi, moneta carta, pari a pezzi oro 0.75 al cambio del 400, riceverà soltanto pezzi 1.72 della stessa moneta locale.

Se non che, per naturale legge economica, diverranno man mano minori anche le spese ch'egli deve sostenere, perchè gli affitti delle case, il vestiario, il vitto, ecc., diminuiranno conseguentemente di prezzo. L'equilibrio adunque risorgerà, ma intanto non si può disconoscere che l'attuale periodo di transizione è grandemente penoso per gli operai giornalieri.

Questa crisi economica, insieme ai motivi d'ordine sociale e politico da me accennati nel capitolo precedente, produsse un ristagno nell'immigrazione.

Fu osservato dapprima uno spostamento dell'immigrazione italiana verso l'ovest ed il sud di questa provincia, ove si erano iniziate nuove costruzioni di reti ferroviarie. Ma, appunto per la maggiore facilità delle comunicazioni, i terreni posti nell'ovest e nel sud aumentarono notevolmente di valore, onde i nostri agricoltori dovettero adat-

tarsi a lavorare come giornalieri e, nel migliore dei casi, a collocarsi come fittavoli o mezzadri.

Egli è che non sono più i tempi nei quali — come dal 1882 al 1886 — i coloni potevano facilmente acquistare, in queste provincie del littorale, duemila metri quadrati di terreno per seicento od ottocento lire, con pagamento a rate. Oggi la stessa estensione di terreno, tanto in questa provincia quanto in quelle di Santa Fè e di Entre Ríos, non si potrebbe avere per un prezzo inferiore alle quattromila lire, ed in regioni tutt'altro che centrali.

In un paese che ha una media di 3. 02 abitanti per chilometro quadrato l'interesse pubblico non consiste nell'elevare il prezzo dei terreni, ma nel popolarli e dividerli, rendendoli più produttivi; solo il Governo provinciale, guidato da alte ragioni economiche e politiche, potrebbe affrontare e superare le difficoltà che presenta una questione così complessa. Ma, come ho scritto in un mio rapporto del maggio 1889, i pochi terreni appartenenti all'erario provinciale tuttora disponibili sono soggetti a pesi che ne impediscono l'acquisto ai coloni; e, d'altra parte, i compromessi dello stesso erario sono tali, che ogni idea di reazione, nel senso di applicare nuovamente la legge di espropriazione ai terreni incolti, deve cedere, pel momento, davanti alla necessità di provvedere al servizio del debito provinciale. Queste condizioni hanno privato l'attuale amministrazione della provincia del più poderoso mezzo per attirarvi le correnti di immigrazione.

Nei primi anni dello scorso decennio, quando, cioè, alla verginità del suolo si associarono condizioni climateriche eccezionalmente favorevoli e prezzi relativamente alti dei cereali, si credette che tale stato di cose sarebbe sempre continuato, e ne derivò una generale mania di dedicarsi all'agricoltura, in questa provincia di Buenos Aires. Trascinati dall'esempio di coloro che annualmente abbandonavano gli altri mestieri, per darsi a quello, largamente rimuneratore, dei raccolti, si videro mugnai, fabbri, negozianti, avvocati, medici, preti, prendere in affitto o comprare terreni, e destinarli alla coltivazione dei cereali, credendo di conseguire un facile e sicuro guadagno.

Ma, appunto nel momento in cui era più intensa la coltivazione,

l'agricoltura cessava di essere rimunerativa come pel passato, perchè la grande affluenza dei prodotti sul mercato fece diminuire il prezzo dei medesimi, e in pari tempo le oscillazioni del cambio imposero riduzioni di spese.

Chi ne risentì maggiormente gli effetti furono gli agricoltori di occasione. Essi dovevano sostenere le spese dell'affitto del campo, della costruzione della casupola, della compra degli strumenti agricoli, degli animali da lavoro, delle pecore per l'alimentazione, delle provviste per il contadino e per i giornalieri, oltre le spese del raccolto, della trebbiatura, dei granai ecc., in modo che, per quanto copioso fosse il raccolto, il ricavato dalla vendita veniva quasi totalmente assorbito dalle spese suddette.

Invece il vero agricoltore, vista l'improvvisa concorrenza, e considerando che le condizioni del mercato tendevano a cambiare, convertiva parte dei suoi capitali in terreni e in animali, limitava la coltivazione dei cereali a quel tanto cui poteva attendere col lavoro proprio e della propria famiglia, e riduceva il numero degli operai giornalieri. Per questo spirito di previdenza, non pochi poterono allora mantenersi e si mantengono tuttora in discrete condizioni.

Le perdite sofferte dagli agricoltori d'occasione, che erano state prevedute dai veri contadini, rafforzarono nell'animo di questi ultimi il convincimento che sia necessario coltivare bene e con la minore spesa possibile; e ciò riuscì loro di grande vantaggio nelle annate di scarsi raccolti.

Cominciò quindi a farsi strada l'idea che l'agricoltura, di per sè sola, fosse troppo soggetta ai pericoli della siccità, delle cavallette, dei bassi prezzi dei cereali, dell'aggio sull'oro ecc., e che fosse prudente aggiungervi l'allevamento del bestiame.

Così al piccolo gregge, tenuto per la propria alimentazione, il contadino aggiunse altre pecore, facendo calcolo sulla vendita degli agnelli e della lana. Ai buoi da lavoro aggiunse vacche, da cui ritrarre latte e formaggi pel consumo proprio e per la vendita. Infine, con l'allevamento dei suini si procurò nuovi cespiti di sicuri guadagni.

Però fanno tuttora difetto alla gran maggioranza degli agricoltori di questa provincia tante piccole industrie, come la panificazione, l'al-

levamento dei bachi da seta, l'apicoltura, la filatura, la tessitura, ecc., che pur sono fonte di prosperità; ed essi debbono comperare tutto, dal banco che serve loro da sedile al manico delle zappe, delle vanghe e dei rastrelli.

La vegetazione spontanea dei terreni di questa provincia è costituita da cardi e da dure graminacee, resistenti alla siccità e buone per l'alimentazione del bestiame indigeno, ma disadatte per quello importato e per il meticcio; tanto più che in questi terreni incolti abbonda l'erba cosidetta *romerillo*, che produce la morte degli animali non indigeni.

Pertanto i proprietari di estese zone di terreno, che sono anche allevatori di bestiame (*estancieros*), allo scopo di migliorare i terreni da pastorizia, danno in affitto, per un determinato tempo, agli agricoltori una parte delle loro proprietà, ritirando il bestiame sull'altra, e quando la prima è stata coltivata per alcuni anni, vi riportano il bestiame e danno in affitto ai contadini la parte rimasta incolta.

La coltivazione dei cereali vien fatta, in gran parte, da agricoltori delle provincie settentrionali d'Italia. Invece la piccola agricoltura, che è costituita dalla coltivazione dei legumi, delle verdure e degli alberi fruttiferi, vien fatta dai contadini del mezzogiorno. Essi sono generalmente sobri e infaticabili lavoratori; incominciano con l'occuparsi come giornalieri, quindi prendono in affitto un campicello nelle vicinanze dei centri di popolazione, finchè, accumulate sufficienti economie, lo comprano. Si deve appunto ad essi se la maggior parte dei terreni limitrofi a questi centri urbani sono oggi coltivati ad orti, a giardini, ad aiuole di verdura e ad alberi fruttiferi.

Ogni anno, nei mesi di aprile e maggio, un certo numero dei nostri contadini ritorna in Italia per prendere parte ai lavori dei raccolti; compiuti questi, fanno ritorno nell'Argentina, per occuparsi qui, durante i mesi di novembre e dicembre, negli stessi lavori.

Coloro, poi, che non sono dediti all'agricoltura od alle industrie, dopo qualche anno di dimora in questo paese, finiscono per adattarsi a qualunque mestiere. Ve ne sono alcuni che, secondo le stagioni e la richiesta della mano d'opera, si offrono indifferentemente come mura-

tori, pittori, terrazzieri. giardinieri, camerieri, cocchieri, fattorini, ecc. In tal modo essi non restano quasi mai disoccupati; e siccome sono, in generale, economi, forti e costanti lavoratori, sono ricercati e benvoluti.

Riassumendo, si può dire che la grande agricoltura raggiunse in questa provincia l'apogeo del suo sviluppo al principio dell'ultimo decennio, e fu sufficientemente rimuneratrice fino al 1895. Da allora in poi, fino a tutt'oggi, per le cause climateriche, occasionali ed economiche, a cui ho accennato più sopra, essa divenne più frazionata, e si accentuò fra gli agricoltori la tendenza ad associare alla coltivazione dei cereali l'allevamento del bestiame e a diminuire il numero degli operai giornalieri.

Anche l'immigrazione cambiò in parte di carattere, perchè le grandi masse, che prima giungevano qui alla ventura, non vennero più se non chiamate, nella maggior parte dei casi, da parenti, da amici, da compaesani, ecc., e con la certezza di trovare un'occupazione.

Quanto al prezzo di affitto e di acquisto dei terreni, alle mercedi, ai rapporti fra i profitti e le spese dei coloni, ecc., mi riferisco a quanto ebbi ad esporre nel mio precedente rapporto, che fu pubblicato nel Bollettino di codesto regio Ministero del giugno 1899, n. 142, serie 6ª.

Da qualche tempo si vagheggia in Italia il progetto di costituire un'impresa colonizzatrice per l'America del Sud; progetto che, per quanto riguarda l'Argentina, viene pure studiato, in questo momento, da una Società di capitalisti italiani residenti in Buenos Aires. Se ciò avvenisse, i nostri connazionali ne avrebbero certo grandi vantaggi. Se essi fossero sostenuti da imprese italiane, che ne mettessero a profitto le attività, coll'intento di migliorarne le sorti, noi potremmo senza dubbio acquistare preponderanza, così nelle industrie come nei commerci, su tutte le altre colonie straniere, mentre oggi l'abbiamo soltanto per il numero delle braccia, purtroppo sfruttate da altri.

Gli emigrati italiani, giunti qui in tempi migliori, mentre hanno largamente contribuito al progresso di questo paese, hanno pure con-

seguito un sicuro benessere, il quale è dimostrato dalle proprietà che posseggono e dai capitali che tengono depositati nelle Banche.

La prima delle tabelle allegate al presente rapporto — che ho compilata con le notizie fornitemi dai regi agenti consolari, dai gerenti delle succursali delle Banche, dagl' incaricati dei registri catastali municipali, ecc. — dimostra la potenza economica dell'elemento italiano nella provincia di Buenos Aires. Le cifre in essa contenute hanno un valore soltanto approssimativo, ma tale però da poter servire di base a un giudizio abbastanza sicuro.

Il secondo prospetto espone lo stato delle 150 associazioni italiane esistenti in questa provincia, quale era nel primo semestre dell'anno 1901.

Tabella N. 1.

Popolazione italiana nella provinoia di Buenos Aires.

Proprietà immobiliari e depositi nelle Banche, appartenenti ad Italiani.

MUNICIPI	Numero degli Italiani nati in Italia	Numero dei proprietari	Valore approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n.	Ammontare dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
La Plata	16,000	4,600	8,000,000	1,760,000
Magdalena (y Rivadavia)	1,500	170	1,200,000	»
Brandzen	1,800	182	790,000	»
San Vicente	1,050	323	750,000	»
Florencio Varela	450	150	300,000	50,000
Lomas de Zamora	2,500	720	940,000	»
Almirante Brown	2,000	830	1,100,000	»
Quilmes	2,400	420	1,200,000	»
Barracas al Sud	5,400	770	1,850.000	120,000
San Nicolás	7,500	1,800	4,600,000	320,000
Ramallo	800	150	318,000	»
San Pedro	1,200	370	580,000	18,000
Pergamino	5,000	450	2,500,000	400,000
Colón	300	48	50,000	»
Arrecifes	1,100	40	38,000	»
Salto	500	100	600,000	»
Rojas	1,200	250	1,000,000	150,000
Baradero	3,150	250	700,000	»
Zárate	4,400	450	1,850,000	120,000
San Antonio de Areco	2,600	300	4,000,000	»
Cármen de Areco	450	219	626,518	»
Campana	3,000	980	1,250,000	150,000
Exaltación de la Cruz	3,500	1,300	1,800,000	»
Pilar	2,200	350	1,200,000	»
Mercedes	7,500	600	3,600,000	281,017

MUNICIPI	Numero degli Italiani nati in Italia	Numero dei proprietari	Valore approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n	Ammontare dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
Suipacha	980	30	620,000	»
Moreno	800	145	450,000	»
Luján	3,200	420	1,950,000	350,000
General Rodriguez	1,800	400	750,000	»
Márcos Paz	1,000	170	615,686	»
San Andrés de Giles	1,700	200	200,000	»
Junin	4,000	771	2,572,000	101,500
General Arenales (nord)	150	51	300,000	»
Lincoln	3,300	370	2,250,000	15,183
General Pinto	2,600	300	200,000	»
General Villegas	200	20	97,500	»
Chivilcoy	10,000	3,200	9,500,000	380,600
Bragado	2,500	970	1,000,000	174,722
Chacabuco	3,259	2,556	2,988,720	95,000
Lobos	3,800	696	1,246,000	78,354
Saladillo	2,780	200	1,000,000	»
Veinticinco de Mayo	2,300	120	750,000	82,000
Monte	750	124	400,000	»
Navarro	1,250	165	247,500	»
Las Heras	650	202	290,000	»
Cañuelas	850	120	185,000	»
San Justo	1,500	600	3,000,000	»
Merlo	600	200	1,100,000	»
Morón	1,200	300	1,800,000	»
San Fernando	3,800	280	1,793,000	215,000
Las Conchas	3,500	250	1,500,000	»
San Isidro	3,000	350	2,800,000	»
General Sarmiento	2,500	190	2,500,000	»
San Martin	2,700	230	3,000,000	»

MUNICIPI	NUMERO degli Italiani nati in Italia	NUMERO dei proprietari	VALORE approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n.	AMMONTARE dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
Chascomús (y Viedma)	1,260	233	2,070,400	42,000
Ranchos	600	196	900,000	»
Dolores.	2,000	800	4,000,000	500,000
Castelli.	500	72	800,000	»
Pila	200	28	320,000	»
Vecino	250	25	300,000	»
Tordillo	230	22	250,000	»
Ajó	300	27	270,000	»
Maipú	800	93	1,000,000	»
Mar del Plata	1,590	162	1,900,000	90,000
Tuyú.	150	30	60,000	»
Mar Chiquita	420	104	344,000	»
General Alvarado	250	46	200,000	»
Balcarce	1,500	254	876,000	»
Loberia.	580	180	220,000	»
Necochea	1,000	32	950,000	»
Ayacucho.	1,700	396	2,542,430	112.000
General Arenales (sud)	350	45	300,000	»
Tandil	3,000	800	2,500,000	190.000
Nueve de Julio	4,000	462	4,200,000	93.000
Trenque-Lauquen	3,800	60	1,600,000	9.336
Pehuajó	2,500	80	2,000,000	»
Guaminí	2,000	30	1,200,000	»
Bolivar.	1.980	250	435,000	»
General Alvear	300	118	140,000	»
Azul	4,000	1,600	2,900,000	82,000
Tapalqué.	390	115	480,000	»
Tres Arroyos	5,000	390	2,500.000	435.143
Juárez	2,000	185	2,300,000	74.000

MUNICIPI	Numero degli Italiani nati in Italia	Numero dei proprietari	Valore approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n	Ammontare doi loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
Las Flores	3,500	1,100	1,000,000	180,000
General Belgrano	900	660	600,000	»
Rauch	2,700	580	750,000	»
Olavarría	6,000	950	1,531,629	860,372
Laprida	1,200	66	965,000	25,000
Bahia Blanca	7,540	600	800,000	340,000
Puán	1,300	450	500,000	»
Coronel Dorrego	3,000	340	550,000	»
Villarino	120	22	95,000	»
Coronel Suárez	1,000	170	900,000	30,000
General Lamadrid	450	82	150,000	»
Adolfo Alsina	980	420	800,000	50,000
General Saavedra	900	136	450,000	»
Coronel Pringlés	1,300	820	1,800,000	»
Patagones	800	153	396,500	144,789
Totali	218,509	42,836	(a) 134,793,883	(a) 8,119,016
	Pari a lire italiane.		296,546,542	17,861,835
Mendoza	6,000	2,500	12,000,000	450,000
San Luis	2,500	550	1,300,000	87,151
Totali	8,500	3,050	13,300,000	537,151
	Pari a lire italiane.		29,260,000	1,181,732

(a) Il pezzo carta argentino (peso m/n.) equivale attualmente a lire italiane 2,20.

TABELLA N. 2.

Società italiane esistenti nella provincia di Buenos Aires nel primo semestre del 1901.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	Osservazioni
La Plata	Unione e Fratellanza	1883	2,630	Mutuo soccorso	64,962	Possiede un edificio
Id.	Unione Operai italiani. . . .	1885	1,923	Id.	32,231	Id.
Id.	Amore e carità	1886	1,200	Id.	14,481	Id. - Femminile
Id.	Principessa di Napoli	1897	775	Id.	3,614	Femminile
Id.	Nuovo Circolo napoletano . .	1895	315	Id.	1,300	
Id.	Circolo Veterani.	1895	85	Id.	155	
Id.	Ospedale « Umberto I » . . .	1886	145	Beneficenza	55,199	Possiede un edificio
Id.	Scuole italiane.	1896	167	Istruzione	2,836	
Id.	Circolo ricreativo italiano. .	1891	85	Divertimento	4,500	
Id.	Dante Alighieri	1898	74	Cultura italiana	470	Ha una biblioteca circolante
Ensenada	Società operaia italiana . . .	1891	198	Mutuo soccorso	4,925	
Magdalena	Società nazionale italiana. .	1879	73	Id.	10,070	Possiede un edificio
Id.	Giuseppe Garibaldi	1891	28	Id.	5,300	Id.
Id.	Leone di Caprera	1884	84	Id.	7,572	
Melchor Romero	Italia unita	1894	120	Id.	2,600	
Brandzen	Italia	1891	28	Id.	—	
San Vicente	Italia unita	1890	149	Id.	11,212	Id.
Id.	Principe Aimone.	1900	133	Id.	—	
Temperley	Nuova Roma	1891	216	Id.	8,763	Id.
Lomas de Zamora	Unione della Stella	1882	225	Id.	21,277	Id. e un pantheon
Almirante Brown	Società Italiana di mutuo socc.	1878	261	Id.	25,033	Possiede un edificio
Banfield	Stella del sud	1890	223	Id.	15,070	Id.
Quilmes	Cristoforo Colombo	1878	650	Id.	23,900	Id.
Id.	Patria e Unità.	1900	150	Id.	—	

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	*Osservazioni*
Barracas al Sud	Società italiana di mutuo socc.	1878	850	Mutuo soccorso e istruzione	36,000	Possiede un edificio e una scuola
San Nicolàs	Unione e Fratellanza	1862	1,240	Id.	38.722	Id.
Id.	Reduci patrie battaglie . . .	1900	32	Mutuo soccorso	—	
Ramallo	Società italiana di mutuo socc.	1897	58	Id.	—	
San Pedro	Unione e Benevolenza . . .	1873	372	Id.	20,559	Possiede un edificio
Pergamino	Forze unite	1872	554	Id.	25,000	Id.
Salto	Umberto I	1879	230	Id.	13,348	Id.
Colòn	Cristoforo Colombo	1890	60	Id.	—	
Arrecifes	Voce di Caprera.	1881	86	Id.	5,200	Id.
Id.	Tenente Colonnello Galliano.	1899	37	Id.	—	
Rojas	Unione e Fratellanza	1879	300	Id.	10.000	Id.
Id.	Umberto I	1894	120	Id.	3,000	
Baradero	Unione e Benevolenza. . . .	1881	520	Id.	37.000	Id.
Zàrate	Operai italiani.	1884	650	Id.	19,891	Id.
Id.	Italia	1891	210	Id.	13,320	Id.
Colonia Lima	Italia	1892	150	Id.	7,300	Id.
San Antonio de Areco	Umberto I	1881	350	Id.	31,929	Id.
Càrmen de Areco	Unione italiana	1873	229	Id.	22,470	Id.
Id.	XX settembre	1899	46	Id.	659	
Exaltaciòn de la Cruz	Roma	1889	230	Id.	3.700	
Campana	Società italiana di mutuo socc.	1883	172	Id.	11,360	Id.
Id.	Italia	1900	615	Id.	8,291	
Escobar	Italia	1885	180	Id.	13,800	Id.
Villa Ballester	Re Galantuomo	1899	86	Id.	—	
Florencio Varela	Società italiana di mutuo socc.	1901	42	Id.	—	
Mercedes	Unione e reciproco amore. .	1879	450	Id.	39.000	Id.
Id.	Fratellanza operaia	1884	911	Id.	37,502	Id.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	*Osservazioni*
Mercedes	Italia.	1888	400	Mutuo soccorso	10,771	
Sulpacha	Società italiana di mutuo socc.	1880	72	Id.	7,868	Possiede un edificio
Moreno	Società italiana di mutuo socc.	1885	120	Id.	13,000	Id.
Luján	Unione italiana	1876	210	Id.	15,424	Id. e un sepolcreto
Id.	I figli del lavoro.	1895	110	Id.	5,100	
Id.	Principe di Napoli.	1897	372	Id.	16.000	Id.
Gen. Rodriguez	XX Settembre.	1894	75	Id.	3,898	Ha un edifizi
Màrcos Paz	Unione e Benevolenza. . . .	1877	129	Id.	18,953	Possiede un edificio e un sepolcreto
San Andrés de Giles	Avvenire d'Italia	1883	150	Mutuo soccorso e istruzione	22,407	Possiede un edificio
Junin	Italia unita	1882	483	Mutuo soccorso	29.474	Id.
Id.	Unione e Benevolenza . . .	1898	442	Id.	7,783	Id.
Id.	Fratellanza militare.	1900	350	Id.	750	
Lincoln	Principe di Napoli	1884	132	Id.	4,085	Id.
Id.	Porta Pia	1884	280	Id.	17,826	Id.
General Pinto	Ossario di Mentana	1883	160	Id.	5.099	Id.
Id.	Vittorio Emanuele III. . . .	1900	90	Id.	1,800	
General Villegas	Patria e Lavoro	1899	83	Id.	1,068	Id.
Chivilcoy	Società operaia italiana. . .	1867	325	Id.	17,189	Id.
Id.	Italia	1867	864	Id.	24.840	Id.
Id.	Unione e Fratellanza	1892	245	Id.	7,780	
Id.	Umberto I	1900	354	Id.	600	
Bragado	Amor fraterno	1878	312	Id.	14,570	Id.
Id.	Vittorio Emanuele III. . . .	1901	120	Id.	—	
Chacabuco	Lavoro ed istruzione	1873	751	Mutuo soccorso e istruzione	32.000	Id.
Lobos	Unione e Fratellanza	1875	578	Mutuo soccorso	23.900	Id. e un sepolcreto
Id.	Italia meridionale	1891	381	Id.	11,400	Possiede un edificio

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	Osservazioni
Roque Perez	Stella d'Italia	1895	37	Mutuo soccorso	670	
Saladillo	Società italiana di mutuo socc.	1894	122	Id.	7,983	Possiede un edificio
Id.	Unione dei volontari italiani.	1894	93	Id.	850	
Veinticinco de Mayo	Unione e Benevolenza . . .	1874	324	Id.	8,730	Id.
Id.	Giuseppe Garibaldi	1894	209	Id.	12,745	Id.
Monte	Unione e Benevolenza. . . .	1892	95	Id.	3,800	
Navarro	XX Settembre.	1895	86	Id.	1,800	
Las Heras	Italia unita	1889	130	Id.	18,000	Id.
Id.	Principe di Napoli.	1893	65	Id.	6,120	Id.
Cañuelas	Società italiana di mutuo socc.	1878	150	Mutuo soccorso e istruzione	15,000	Id.
Merlo	XX Settembre	1894	160	Mutuo soccorso	9.000	
Morón	Società italiana di mutuo socc.	1867	150	Id.	6,000	Id.
Id.	Italia una	1893	231	Id.	11,000	Id.
San Fernando	Unione e Benevolenza. . . .	1876	660	Id.	42,318	Id.
Las Conchas	Unione e Benevolenza. . . .	1878	420	Id.	33,000	Id.
San Isidro	Società italiana di mutuo socc.	1878	290	Id.	20,000	Id.
Gen. Sarmiento	Fratellanza italiana.	1890	250	Id.	15,000	Id.
San Martin	Fratellanza operaia	1881	225	Id.	23,000	Id.
Chascomús	Unione italiana	1873	220	Id.	5,000	Id.
Id.	Umberto I	1900	280	Id.	1,260	
Ranchos	Unione italiana	1881	140	Id.	5,189	Id.
Atalaya	Leone di Caprera	1884	115	Id.	1,600	
Dolores	Unione italiana	1868	700	Id.	80,000	Id.
Id.	Italia	1894	550	Id.	10,000	
Ajò	Società italiana di mutuo socc.	1890	120	Id.	—	
Maipù	Italia unita	1884	200	Id.	22,000	Id.
Id.	Aurora italiana	1889	150	Id.	8,000	
Mar del Plata	Giuseppe Garibaldi	1884	365	Id.	28,900	Id.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Societa	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	*Osservazioni*
Mar del Plata	Dante Alighieri	1898	22	Cultura italiana	140	
Id.	XX Settembre	1899	300	Mutuo soccorso	530	
Piran	Italia unita	1896	84	Id.	3,358	
Coronel Vidal	Roma	1901	46	Id.		
Mira Mar	Giovane Italia	1897	43	Id.	3,200	
Balcarce	Istruzione e Benevolenza	1880	422	Mutuo soccorso e istruzione	12,377	Possiede un edificio
Id.	Italia unita	1894	285	Mutuo soccorso	6.000	Id.
Loberìa	Patria e Lavoro	1894	180	Id.	5.710	Id.
Necochea	Società nazionale italiana	1884	250	Id.	11,654	Id.
Ayacucho	Unione e Benevolenza	1880	414	Id.	29,147	Id.
Tandil	Unione italiana	1877	950	Mutuo soccorso e istruzione	71,000	Id.
Nueve de Julio	Amicizia e Lavoro	1880	350	Mutuo soccorso	25,279	Id.
Id.	Conte di Torino	1897	172	Id.	9,721	Id.
Carlos Casares	Amore patrio	1894	250	Id.	7,264	Id.
Trenque-Lauquen	Dogali	1888	90	Id.	921	
Id.	Vittorio Emanuele III	1897	30	Id.	—	
Pehuajò	Fratelli uniti	1885	180	Id.	12.943	Id.
Guamini	Società filantropica italiana	1889	70	Id.	2,045	
Passo	Roma intangibile	1896	140	Id.	5.000	Id.
San Càrlos de Bolivar	Fior di maggio	1881	280	Id.	18,000	Id.
Azul	Società filantropica italiana	1873	680	Id	45,400	Id.
Id.	Giuseppe Garibaldi	1882	220	Id.	11,800	
Id.	Circolo napoletano	1889	200	Id.	4,200	
Id.	Dante Alighieri	1898	160	Cultura italiana e istruzione	—	Id.
Tapalqué	XX Settembre	1893	130	Mutuo soccorso	2,800	
Tres Arroyos	Unione e Benevolenza	1889	527	Id.	50,000	Id.
Juàrez	Fratellanza italiana	1879	214	Id.	8,990	Id.
Las Flores	Unione e Benevolenza	1875	180	Id.	18,000	Id.
Gen. Belgrano	Società italiana di mutuo socc.	1891	108	Id.	10,900	Id.
Rauch	Stella d'Italia	1877	145	Id.	14,000	Id.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	*Osservazioni*
Olavarria	Menotti Garibaldi	1883	300	Mutuo soccorso	30,631	Possiede un edificio
Id.	Francesco Crispi	1892	120	Id.	11,000	Id.
Hinojo	Società italiana di mutuo socc.	1895	80	Id.	3,000	
Laprida	Società operaia italiana. . .	1896	125	Id.	2,131	
Bahia Blanca	Società italiana di mutuo socc.	1882	671	Id.	23,960	Id.
Id.	XX Settembre.	1886	400	Id.	29,500	Id.
Puàn	XX Settembre.	1898	47	Id.	—	
Coronel Dorrego	XX Settembre.	1899	32	Id.	922	
Coronel Suàrez	Luciano Manara.	1894	152	Id.	8,975	Id.
Gen. Lamadrid	XX Settembre.	1896	108	Id.	2,223	
Arroyo Corto	Società italiana di mutuo socc.	1895	150	Id.	3,200	
Adolfo Alsina	Unione e Fratellanza	1884	98	Id.	8,000	Id.
Gen. Saavedra	Patria e Lavoro	1892	43	Id.	1,750	
Coronel Pringles	Società italiana di mutuo socc.	1887	160	Id.	15,604	Id.
Càrmen de Patagones	Società italiana di mutuo socc.	1880	198	Id.	15,000	Id.
			42,691		(a) 1.982,346	
				Pari a lire italiane.	4,361,161	
Mendoza	Italia unita	1880	400	Mutuo soccorso ed istruzione	21,137	Ha edificio proprio e scuola
San Luis	La Patriottica.	1886	60	Mutuo soccorso	10,000	Ha edificio proprio
San Luis (Villa Mercedes)	Unione e Benevolenza. . . .	1883	162	Id.	22,199	Id.
			622		53,336	

Totale generale pel distretto: 153 Società italiane, con 43,313 soci, ed un patrimonio di lire 4,414,497.
Secondo la statistica del 1897: 121 Società italiane, con 36,809 soci, ed un patrimonio di lire 2,857,545.
Questa notevole differenza è dovuta al cresciuto valore della moneta locale, al progressivo sviluppo dei sodalizi, al loro aumento ed alla loro più completa enumerazione.

(a) Il pezzo carta argentino (pezzo moneta nazionale) equivale attualmente a lire italiane 2.20.

I territori argentini del Sud.

I territori argentini del Sud (*Gobernaciones*), vale a dire: *La Pampa centrale; Neuquén; Rio Negro; Chubut; Santa Cruz* e *Terra del Fuoco*, sono stati aggregati alla giurisdizione di questo Regio Consolato dal 1° luglio del corrente anno.

Non mi fu possibile, per conseguenza, raccogliere, in così breve tempo, particolareggiate notizie sull'elemento italiano che vi si trova disseminato.

Mi limiterò quindi a studiare codesti territori a grandi tratti, passandone in rassegna le condizioni climateriche. pastorizie, agricole e commerciali, in vista della loro più o meno prossima colonizzazione.

Essi dipendono dall'amministrazione nazionale e dal Congresso di Buenos Aires, per mezzo dei rispettivi Governatori, nominati dal potere esecutivo.

Molteplici leggi speciali ne reggono, attualmente, l'ordinamento politico, giudiziario ed amministrativo. Ma queste leggi, non essendo uniformi e risultando poco adatte al progressivo sviluppo di quei territori, stanno per essere riformate e riordinate in un solo corpo di disposizioni legislative — attualmente in studio nel Congresso Nazionale —, con lo scopo precipuo d'introdurvi le modificazioni suggerite dall'esperienza e richieste dai nuovi bisogni, e di procurare con razionali disposizioni lo sviluppo della colonizzazione in quelle vaste regioni, che sono ancora, quasi tutte, in istato primitivo.

Infatti gli scarsi coloni, che vivono in questi territori, debbono lottare con ostacoli d'ogni genere: deficienza di vie di comunicazione, inondazioni periodiche, poca sicurezza della vita e della proprietà, disordini amministrativi, ecc.

Per la loro situazione sulla costa dell'Atlantico, quei territori potranno avere sicuri porti naturali, come, per il clima e per la qualità dei terreni, hanno condizioni favorevoli allo sviluppo delle industrie minerarie, all'incremento della pastorizia e in parte anche dell'agricoltura.

Ma, perchè questo sviluppo economico possa compiersi, ci vorrà ancora molto tempo; e sarà necessario costruire grandi canali e soprattutto facili vie di comunicazione, per evitare che le spese di trasporto dall'interno alla costa assorbano o superino il valore del prodotto sul mercato.

Il Governo argentino, intanto, animato da vivo desiderio di favorire la colonizzazione di detti territori, trasportandovi famiglie di coloni disposti a dedicarsi alla pastorizia ed all'agricoltura, ha emanato, il 7 ottobre 1901, un decreto col quale, in via di esperimento e fino al 1° maggio del prossimo anno, vengono accordati gratuitamente a tutte quelle persone e famiglie che acquisteranno terreni nelle colonie nazionali al sud di Bahía Blanca, il viaggio e il trasporto di quattro animali, del materiale per la costruzione di una casa, dei mobili, istrumenti di lavoro, ecc.

È certo che l'aumento della popolazione, un più efficace concorso pecuniario del Governo nazionale alle opere di utilità pubblica, l'incremento della produzione pastorizia ed agricola, e soprattutto una bene ordinata amministrazione governativa, potranno gradatamente conquistare alla civiltà quegli immensi deserti, destinati ad apportare un largo contributo alla ricchezza di questa giovane nazione.

La Pampa centrale. — Il territorio della Pampa centrale si estende per 145,913 chilometri quadrati, e confina a nord, con le provincie di Mendoza, di San Luis e di Córdoba; ad est con quella di Buenos Aires; a ovest con le Ande, ed a sud con il fiume Colorado, che lo separa dal territorio del Río Negro.

Secondo l'ultimo censimento, esso ha una popolazione di 25,765 abitanti (0.18 per chilometro quadrato), di cui circa 800 Italiani.

La posizione geografica di questo territorio vi ha attirato un'immigrazione spontanea dalle provincie limitrofe, e specialmente da quella di Buenos Aires.

La sua capitale è *Santa Rosa di Toay* (1), la quale, insieme ai paesi di *General Acha* (1), *Bernasconi*, ecc., che sono i principali di

(1) Vi esiste una Società italiana di mutuo soccorso.

tutto il territorio, è congiunta a Bahía Blanca ed a Buenos Aires mediante una linea ferroviaria. Ma le vie di comunicazione, nel resto del territorio, sono ancora scarse, mal tenute ed abitualmente inondate durante la stagione delle piogge, che dura da aprile a settembre.

Vi predominano i venti di sud-ovest, fra i quali il *pampero*, che produce veri uragani di sabbia; perciò la maggior parte del territorio è povero di produzioni spontanee, ad eccezione delle valli riparate dai venti e dei declivi delle colline esposte a nord-est, dove si coltivano i cereali, la vite, parecchi alberi fruttiferi, e dove l'erba medica, per la fertilità del suolo, rinasce fino a cinque volte l'anno.

Ma l'industria che oggi predomina in questo territorio è la pastorizia. Vi esistono 519,465 animali vaccini; 5,360,038 ovini; 2459 suini; 220,294 cavalli e 2713 muli. Nello scorso anno vennero esportati 11,026,792 chilogrammi di lana; 411,029 cuoi ovini e 31,009 cuoi vaccini (1).

Sono notevoli le colline denominate *Lihuel-Calel*, nelle quali trovansi in abbondanza metalli, specialmente il rame.

Vi son pure molti terreni salnitrosi e molte saline, dalle quali, nello scorso anno, vennero estratti 479,000 chilogrammi di sale di buona qualità, molto usato per salare le carni e per la confezione dei cuoi.

La proprietà dei terreni è mal divisa; abbondano i grandi latifondi posseduti da speculatori, che non si curano di colonizzarli e coltivarli, ma attendono il momento opportuno per venderli a piccoli lotti e intascare lauti guadagni.

Il commercio viene esercitato da oltre 200 Case, che hanno complessivamente un capitale di 5 milioni di pezzi moneta legale.

In *Santa Rosa de Toay* esiste pure una succursale del Banco della Nazione Argentina.

Nello scorso anno, il valore dell'esportazione di prodotti della pastorizia fu di pezzi moneta legale 1,575,400, quello dell'importazione di pezzi moneta legale 558,398.

Questo territorio ha tre dipartimenti con municipi e giudici di

(1) V. Memoria del Governatore della Pampa centrale.

pace; 15 sezioni di polizia ed un giudice di prima istanza. I tre dipartimenti sono: *Santa Rosa de Toay*, *General Acha* e *Victorica*.

Ma in un territorio, nel quale si riversano abitualmente i malfattori perseguitati dalle autorità delle provincie limitrofe, il servizio di polizia, affidato a soli 200 agenti, è scarso e non può tutelare sufficientemente la vita e le proprietà degli abitanti. Si aggiunga che quei pochi agenti sono scarsamente retribuiti, onde riesce anche più difficile trovare persone che posseggano le qualità morali necessarie per esercitare un ufficio così delicato.

Il territorio di Neuquén. — Questo territorio confina a nord con i fiumi *Barrancas* e *Colorado*, che lo dividono dalla provincia di Mendoza e dal territorio della Pampa centrale; ad est col meridiano 10°, ovest di Buenos Aires, e col territorio del Río Negro; a sud col fiume *Limay* ed il lago *Nahuel-Huapi* e ad ovest con le Ande. Ha una superficie di 109,000 chilometri quadrati.

Si divide in tre zone. La prima, appoggiata alle Ande, ha una larghezza di 40 chilometri ed è formata da terreni montagnosi, detti di *veranada*, vale a dire da pascoli estivi. Sono terreni elevati, molto accidentati e coperti di nevi da maggio a settembre. Ma con la primavera riappare interamente la vegetazione, e si scoprono boschi di pini e di altri alberi di legno duro, e sorgenti di acque termali.

In questa zona trovansi le seguenti borgate: *Malvares*, *Epu Lauquen*, *Las Lagunas*, *Los Copulhues*, *Huaidof*, *Aluminè* e *Los Manzanos* (1).

La seconda zona longitudinale ha una larghezza di 125 chilometri e comprende valli abbastanza estese e di livello quasi uniforme. Le cascate della zona anteriore vi formano ruscelli e fiumi, e, per circa quattro leghe, si estendono boschi di pini, di cipressi e di salici. Vi si trovano le piccole borgate di *Barrancas*, *Curileuvù*, *Tricao-Malal*, *Chos-Malal*, *Ñorquin*, *Codihuè* e *Junin de los Andes*.

La terza zona si estende fino al limite orientale del territorio, con vaste ondulazioni di terreno; e la parte più importante è formata

---

(1) Sono tutte piccole borgate o gruppi di case.

dalla valle del fiume *Neuquén*, da cui il territorio prende nome. In questa zona trovansi le popolazioni di *Pase de los Indios* e *Peñas Blancas*.

Secondo la relazione del Governatore, pubblicata recentemente dal Ministero dell'interno della Repubblica, questo territorio ha una popolazione di circa 25,000 abitanti, dei quali 20,000 sono Cileni e gli altri 5000 Argentini e stranieri; gli Italiani sono 130.

La capitale è *Chos-Malal*, sede del Governatore, del giudice di prima istanza e del capo della polizia. Ma queste autorità, quando non sono assenti, sono continuamente in conflitto fra loro, con grave danno della pubblica amministrazione.

Nella seconda zona di questo territorio esiste un'estensione di circa 150 chilometri quadrati di sabbie aurifere, che sono sfruttate per intero da Cileni. Nello scorso anno il loro prodotto fu di 130 chilogrammi di oro, e venne trasportato per la maggior parte nel Cile.

In alcuni punti della terza zona si coltivano, con scarso risultato, il granturco, la patata, il trifoglio e l'erba medica.

Più sviluppata è la pastorizia; secondo l'ultimo censimento, esistono in questo territorio: 163,701 animali vaccini; 425,148 ovini; 1407 suini; 60,456 cavalli e 4884 muli.

Le vie di comunicazione sono scarse; per recarsi da un punto ad un altro del territorio bisogna viaggiare, per centinaia di leghe, a cavallo ed in carovane, attraverso terreni pantanosi e sabbiosi, e colline coperte di ghiacci durante l'inverno.

Una linea ferroviaria della Compagnia del Sud si stacca da Bahía Blanca, e, dopo avere attraversato la parte settentrionale del territorio del Río Negro, giunge al *Neuquén*, alla confluenza dei fiumi *Río Negro*, *Limay* e *Neuquén*. Ma per recarsi da questo punto a *Chos-Malal*, capitale del territorio, bisogna percorrere a cavallo 70 leghe in regioni deserte, dove o non esistono vie, o ve ne sono appena tracciate, in pessimo stato e mancanti di acqua potabile.

La grande estensione di questo territorio e la deficienza delle vie di comunicazione rendono difficili e scarse, così l'azione della giustizia, affidata a 12 giudici di pace, mal retribuiti, distanti parecchie centi-

naia di chilometri l'uno dall'altro, come la sorveglianza della polizia, che conta appena 176 agenti, sui malfattori che provengono dalla frontiera cilena (1).

La popolazione di questo territorio tende, piuttosto che ad aggrupparsi in nuclei densi, a formare piccole borgate e gruppi di case disseminate qua e là, assai lontane fra loro e dai principali centri, dove esistono autorità, medici, farmacisti, ecc.

Il commercio è esercitato da 126 Case, con un capitale complessivo di circa 250,000 pezzi moneta nazionale. Il commercio interno consiste nella compra del bestiame, che viene poi esportato al Cile. Il commercio esterno si riduce all'importazione di articoli di consumo ed è di scarso valore.

Dopo la promulgazione della legge del 2 ottobre 1884, che decretava l'impianto di colonie di pastori nei territori argentini, e che fu detta *del hogar* (2), a somiglianza di quella del *Homestead* degli Stati Uniti, vennero istituite, in questo territorio, le colonie *Sargento Cabral* e *Coronel Barcala.*

Risultò che i terreni, in cui era stata fondata la prima colonia, non erano adatti alla colonizzazione, perchè situati su alte montagne quasi sempre coperte di neve.

Quanto alla seconda colonia, un'estensione di 50 leghe quadrate venne divisa in lotti di 625 ettari ognuno. Ma anche questi terreni risultarono inabitabili, dovendo i coloni abbandonare quella zona da maggio a dicembre, per i forti freddi e le continue nevicate.

Inoltre, queste zone sono lontane dai mercati e dalle principali vie di comunicazione, e vi predominano venti così impetuosi da distruggere le piante e gli alberi, i quali non possono gettare salde radici per la natura pietrosa del sottosuolo. In alcuni luoghi si tentò la coltivazione di piccole superficie a grano; ma i risultati non furono punto sodisfacenti.

---

(1) V. Memoria del Governatore del Neuquén del marzo 1901.

(2) La legge denominata *del hogar* dispone che coloro che richiedono terreni da colonizzare, nelle località dalla legge stessa determinate, siano o Argentini, o stranieri che abbiano acquistata la cittadinanza argentina.

Insomma, i coloni argentini furono obbligati ad abbandonare quei luoghi; e nessun'altra colonizzazione su vasta scala, dopo quella accennata, fu tentata nel territorio del Neuquén.

Il territorio del Rio Negro. — La città di *Carmén de Patagones*, che fa parte attualmente della provincia di Buenos Aires, fu fondata nel 1779, a 90 chilometri dalla foce del *Rio Negro*, e fu capoluogo della vasta regione della Patagonia, la quale, con la legge del 16 ottobre 1884, venne divisa nei quattro territori di *Rio Negro*, *Chubut*, *Santa Cruz* e *Terra del Fuoco.*

I terreni di questa vasta zona sono ondulati e formati da piccole colline, dalle quali le venne il nome di *Patagonia*, che nel dialetto indiano significa *piccole alture.*

La zona patagona è formata dagli avanzi di un continente sommerso nell'Oceano e sollevatosi più volte durante il corso dei secoli; vi si trovano, infatti, vestigia di una fauna e di una flora totalmente scomparse, e fondi di mari antichi nelle montagne. Sulle Ande furono rinvenute conchiglie fossili a 20 mila piedi di altezza e si trovarono pure, a 15 chilometri dalla costa, scheletri interi di balene e di delfini.

Il territorio del *Rio Negro* confina a nord col fiume *Colorado*, che lo separa dalla Pampa centrale; ad est con la provincia di Buenos Aires e con l'Atlantico; ad ovest col territorio del Neuquén e con le Ande; a sud col territorio del Chubut.

Con decreto del 6 maggio 1885, esso venne diviso in sette dipartimenti, vale a dire: *Viedma*, *Coronel Pringles*, *Avellaneda*, *General Roca*, *Veinticinco de Mayo*, *Nueve de Julio* e *Bariloche.* Ogni dipartimento è suddiviso in quindici distretti e quarantuno quartieri.

Ha una popolazione di circa 14 mila abitanti — di cui circa 2 mila Italiani — e si estende per 207,379 chilometri quadrati.

Il clima è temperato; le piogge sono abbondanti nell'inverno e cagionano inondazioni per lo straripamento dei fiumi; i forti venti di sud-ovest, specialmente nell'estate, contribuiscono a rendere il territorio scarso di produzioni spontanee.

Sulla costa dell'Atlantico i terreni sono salnitrosi e poveri di ve-

getazione; ma, a misura che si procede verso l'ovest, diminuisce il salnitro e la vegetazione aumenta.

Questo territorio, oltre che dal *Río Negro*, è irrigato, da ponente a levante, dagli altri due grandi fiumi, il *Neuquén* e il *Colorado*, che sboccano nell'Atlantico, e dei quali il primo è navigabile, con piccole imbarcazioni, per quasi tutto il suo corso.

Per queste grandi arterie fluviali e per la ferrovia, che ne attraversa la parte settentrionale, questa zona ha vie di comunicazione più facili di quelle degli altri territori. Ma ha il danno delle periodiche e disastrose inondazioni, per evitare le quali sarebbero necessarie grandi opere di canalizzazione e di arginamento.

Vi si può coltivare la vite, l'olivo, il noce, gli alberi fruttiferi di ogni specie, ad eccezione di quelli della zona tropicale, il grano, il granturco, l'erba medica e tutti i cereali e gli ortaggi. L'odierna produzione agricola è però appena sufficiente al consumo locale (1).

La pastorizia vi è largamente sviluppata, e dalla relazione presentata nello scorso anno al Governo argentino dal governatore di questo territorio, si rileva che in esso esistono: 101,205 animali vaccini; 1,186,343 ovini; 357 suini; 44,842 equini e 848 muli.

Vi sono 177 case di commercio, che fanno circolare, complessivamente, un capitale di circa 3 milioni di pezzi moneta nazionale.

Il movimento di esportazione è costituito dai prodotti della pastorizia, ed ha un valore medio annuale di 1,200,000 pezzi oro. L'importazione viene fatta da Buenos Aires e da Bahía Blanca; essa consiste in articoli di consumo ordinario ed è di poco valore.

I luoghi più importanti di questo territorio sono i seguenti:

Viedma. — È la capitale del territorio ed è situata a destra dell'ampia valle percorsa dal Río Negro, a 90 chilometri dalla sua foce.

Nel mese di luglio 1899, per lo straripamento della laguna *Juncal* a oriente di Viedma, questa città, che non era stata mai inondata, fu distrutta quasi per intero dalla violenza delle acque. Alcuni mesi dopo venne ricostruita, e si pose mano in pari tempo allo scavo di

(1) V. Memoria del governatore del Río Negro, del febbraio 1901.

un canale di scolo della detta laguna verso l'Oceano Atlantico, per garantirla da nuovi disastri.

In essa risiedono il governatore e le principali autorità territoriali, fuorchè il giudice di prima istanza, che risiede in Choele-Choel, isola situata a parecchie leghe di distanza, nell'interno del Río Negro.

Questa capitale, col relativo dipartimento, ha una popolazione di 3,800 abitanti. Il clima è sano e non vi sono infermità endemiche nè epidemiche. L'acqua potabile si trova a sei metri di profondità. Le comunicazioni con Bahia Blanca e Buenos Aires sono facili e dirette per la via fluviale e terrestre.

I Salesiani vi hanno un convento, una scuola ed un ospedale.

General Roca. — È una colonia situata all'estremo ovest del territorio, a 287 metri sul livello del mare ed ha una popolazione di 1,100 abitanti. È collegata al Río Negro da un canale di 45 chilometri, che può irrigare, per la sua limitata capacità, soltanto mille ettari di terreno, mentre la zona a cui dovrebbe servire è di 16,000 ettari.

Per la sua posizione, sulla linea ferroviaria che fa capo a Bahía Blanca, e vicino al Río Negro, questa colonia ha facili vie di comunicazione; pel suo clima e per la produttività dei terreni, potrà grandemente progredire, purchè sia provveduta di abbondante acqua potabile, poichè l'acqua, di cui ora dispone, non è nemmeno sufficiente al consumo dell'attuale limitata popolazione.

General Conesa e *General Frias.* — Sono due colonie limitrofe, fondate nel 1884 su di un'area di 4 leghe quadrate per ognuna, con una popolazione complessiva di 1,400 abitanti. Trovansi a poca distanza dalle sponde del Río Negro, con facile comunicazione fluviale con *Viedma*, da cui sono distanti dodici ore di navigazione. L'agricoltura è quasi nulla, per mancanza d'acqua, che, del resto, vi si potrebbe, far giungere, scavando dei canali.

Gli abitanti di queste due colonie sono quasi esclusivamente occupati nell'allevamento del bestiame, soprattutto ovino.

General Conesa ha un ufficio telegrafico, una scuola ed una missione dei Salesiani.

Porto Sant'Antonio. — Quando lo sviluppo della colonizzazione avrà reso più popolato il territorio del Río Negro, e saranno aperte migliori vie di comunicazione, *Porto Sant'Antonio* diverrà il principale sbocco del commercio di questa zona sull'Oceano Atlantico.

Presentemente ha una scarsa popolazione e si compone di poche casupole, situate nella parte nord-ovest del golfo di *San Mattia*, la baia più sicura della costa, con un fondo che varia dai 10 ai 200 metri di profondità e con un vasto canale d'entrata, all'ovest della penisola *Villarino*, la quale difende il golfo dalle impetuose onde dell'Oceano e dai venti del sud e del sud-ovest.

I terreni contigui al porto, per l'estensione di una lega dalla costa, sono arenosi e salnitrosi; ma, a misura che si procede verso l'interno, la vegetazione apparisce e gli arbusti producono un'abbondante quantità di legna. Nelle vicinanze del porto esiste un pozzo, che fornisce acqua potabile continua, e si crede che, aumentando la popolazione, si potranno scavare, con buoni risultati, altri pozzi artesiani.

Choele-Choel. — Con decreto del Governo Argentino del 9 maggio 1900, venne destinata alla colonizzazione agricola la sola isola *Choele-Choel*, che ha buone vie di comunicazione, così fluviali sul Río Negro, come terrestri per mezzo della linea ferroviaria, che fa capo a Bahía Blanca e passa per le sue vicinanze.

Ha un'estensione di 14 leghe quadrate, ed il clima ed il terreno si prestano per la coltivazione, specialmente della vite e dell'olivo. Quest'isola diventerà la colonia di maggiore importanza del territorio del Río Negro.

Le principali disposizioni del citato decreto di colonizzazione del 9 maggio 1900 sono le seguenti:

L'isola sarà divisa in lotti di 100 ettari quadrati, separati da strade, in modo che ogni lotto abbia un'adeguata estensione sul fiume.

Quattrocento ettari di terreni, nel luogo che sarà giudicato più adatto dal Governatore, saranno destinati alla popolazione urbana.

I lotti destinati all'agricoltura saranno venduti in ragione di pezzi oro 1,50 per ettaro, e le frazioni di terreni nella zona urbana a 2 pezzi oro ciascuna. Gli acquirenti dei primi avranno l'obbligo di col-

tivare, entro i primi tre anni dalla data della vendita, la quinta parte di ogni lotto; gli acquirenti dei secondi l'obbligo di edificarvi, e di ricingerli nel termine di un anno.

Non potrà essere concessa alla stessa persona un'estensione maggiore di 100 ettari destinati all'agricoltura, secondo l'ammontare del capitale che proverà di possedere; più una frazione nel centro urbano.

Gli attuali abitanti dell'isola saranno preferiti, nella vendita dei lotti rurali ed urbani, e, a questo scopo, viene loro concesso il termine di sei mesi dalla compiuta divisione dei terreni.

Trascorso questo termine, i lotti restanti saranno venduti a coloro che ne faranno richiesta. Essi dovranno provare di essere agricoltori e di possedere un capitale sufficiente per lavorare il terreno che chieggono, e obbligarsi a occuparlo personalmente, almeno fino a quando avranno ottenuto il titolo definitivo di proprietà.

Il prezzo dei lotti rurali sarà pagato in cinque rate; la prima immediatamente, e le altre a scadenza determinata, nei quattro anni successivi.

Il territorio del Chubut. — Il territorio del *Chubut* è situato nel centro della Patagonia, ed ha per limiti: a nord il parallelo 42°, che lo separa da quello di Río Negro; a sud il 46°, che lo divide da quello di Santa Cruz; a est l'Oceano Atlantico, e ad ovest le Ande.

Il clima è secco, le piogge sono rare e il freddo è sopportabile; ma i venti sono impetuosi.

Ha una superficie di 249,100 chilometri quadrati, che può dividersi in tre zone. La prima comprende le pianure, i terreni ondulati e le colline, e si estende per 7717 leghe quadrate, dalla costa dell'Atlantico ai primi contrafforti delle Ande. La seconda comprende le Pre-Ande, con valli, laghi, fiumi, boschi, ecc., ed ha un'area di 1783 leghe quadrate. La terza zona, infine, è costituita da terreni montagnosi, che si estendono fino alle più alte vette delle Ande, con una superficie di 250 leghe quadrate.

La valle della colonia Chubut, vicina all'Atlantico e sul fiume dello stesso nome, per un'estensione di 500 chilometri quadrati, e la zona

delle Pre-Ande, sono le più importanti del territorio, per la pastorizia e per l'agricoltura. Il terreno rimanente è, in generale, secco, arido e scarso di vegetazione spontanea.

Questo territorio ha una popolazione di circa 5000 abitanti, ed è diviso in tre grandi dipartimenti, denominati: *Rawson*, *Gaiman* e *16 de Octubre*.

La maggior parte della popolazione si trova nella valle della colonia Chubut, dove risiedono 2529 abitanti. Essa è formata da tre borgate: *Rawson* (1), che dà il nome al dipartimento ed è anche la capitale del territorio, *Trelew* e *Gaiman*.

Questa valle è bagnata dal fiume Chubut ed è formata da terreni alluvionali, con uno strato vegetale che varia da 20 centimetri a 2 metri di spessore. Il fiume è navigabile, con piccole barche, fino a 10 chilometri dalla foce.

Presso la foce esiste un porto naturale denominato *Madryn*, dove fanno scalo i piroscafi, che, partendo da Buenos Aires, giungono alla *Terra del Fuoco*, dopo aver toccato tutti i porti intermedi della costa dell'Atlantico, e ritornano quindi a Buenos Aires, facendo gli stessi scali.

Dal porto *Madryn* a *Trelew* esiste una piccola ferrovia a scartamento ridotto; che percorre 70 chilometri, ed è provvista di telegrafo e di telefono. Essa è di proprietà di una Compagnia inglese, la quale impiegò nella sua costruzione un milione di pezzi oro; ma gli azionisti, per lo scarso traffico, ottengono appena l'un per cento di dividendo.

Secondo una statistica dello scorso anno, vi sono in questo territorio 380 proprietari e 620 possessori di terreni fiscali, senza titoli di proprietà; vi sono poi 23,888 ettari di terreni coltivati, e 2,515,625 ettari di terreni incolti destinati alla pastorizia.

Il numero degli animali vaccini è di 132,619; quello degli ovini di 550,668, dei suini di 1578, degli equini di 60,442 e dei muli di 733 (2).

I proprietari di bestiame si dedicano di preferenza all'allevamento

---

(1) V'è una Società italiana di mutuo soccorso.
(2) V. Memoria del governatore del Chubut, del marzo 1901.

degli ovini, che, così pel clima come per i buoni pascoli naturali, danno prodotti sufficienti. Questi ovini sono, in generale, di razza *Lincoln*, e provengono dalle isole Malvine; ma se ne trovano anche di altre razze, e, in media, producono annualmente da 2 e mezzo a 3 chilogrammi di lana.

Anche in questo territorio una grandissima parte dei terreni atti all'agricoltura, per non dir tutti, si trovano nelle mani di proprietari che li lasciano incolti e abbandonati, aspettando l'occasione favorevole per le loro speculazioni.

Nella valle del Chubut abbondano i pioppi ed i salici; nei terreni atti all'agricoltura si coltivano il grano, il granturco, la patata, l'erba medica, gli ortaggi in genere e gli alberi fruttiferi.

La fauna è rappresentata dai *guanachi*, dagli struzzi, dalle anitre e da una grande varietà di uccelli; vi esiste pure il *puma*, o leone americano, che fa strage degli armenti.

La nêve cade raramente; ma il freddo è intenso, soprattutto nella regione andina, ed in estate il calore è soffocante in tutta la valle del Chubut.

Sulla costa dell'Atlantico, e precisamente sul *Golfo Nuovo*, è posta la penisola Valdese, dove si trovano importanti saline. A circa 100 metri sul livello del mare, questa penisola ha una superficie di 140 leghe quadrate, ed è costituita in gran parte da terreni intermedi e terziari. Da *Porto Piramide*, che è nel detto golfo, alle saline vi sono 33 chilometri di distanza, percorsi da una ferrovia a scartamento ridotto, di proprietà degli stessi concessionari delle saline, che sono i nostri connazionali signori Piaggio e Ferro. Nelle saline lavorano presentemente oltre un centinaio d'Italiani, e si calcola che esse possano dare 30 milioni di chilogrammi di buon prodotto all'anno. In questa zona manca però, l'acqua potabile, che bisogna trasportare da *Porto Piramide*, unico luogo dove, finora, ci sia un pozzo.

Oltre alle saline, nella regione ovest del fiume Chubut, si trovano sabbie aurifere, attualmente sfruttate da una Compagnia tedesca.

Nello scorso anno il valorè delle importazioni in questo territorio fu di pezzi oro 237,057. 55, e quello delle esportazioni di pezzi oro 242,110. 52.

Rawson venne fondata il 16 settembre 1865, a 5556 metri dalla foce del Chubut, ed i primi abitatori furono 153 Inglesi della terra di Galles. Questi laboriosi coloni costruirono, nei terreni limitrofi, tre canali d'irrigazione, lunghi 150 chilometri, profondi in media un metro, e larghi cinque. Ma nonostante questi lavori, le inondazioni e le difettose amministrazioni che si successero in quel territorio, dal 1865 fino ad oggi, non fecero raggiungere ai coloni l'agognato benessere. Ed anche quest'anno essi si sono rivolti alla madre patria, per appoggio e protezione.

Nell'anno 1893 *Rawson* venne proclamata capitale del territorio. In essa risiedono il governatore, il capo di polizia, il giudice di prima istanza, l'intendente municipale, il medico governativo, ecc. Conta oggidì 478 abitanti, dei quali 198 Argentini e 280 stranieri, con prevalenza dell'elemento italiano, specialmente nelle piccole industrie.

I Salesiani vi hanno costruito un piccolo ospedale, sufficiente ai bisogni locali, una chiesa, un convento di suore dedicate all'insegnamento e un ospizio per i fanciulli deformi. Essi sono occupati nelle missioni presso gl'Indiani (*Tehuelches*), che risiedono tuttora in quel territorio.

A Rawson vi sono pure due scuole elementari governative e tre chiese protestanti.

Altri luoghi importanti di questo territorio sono: il porto di *Camarones* sull'Atlantico, centro commerciale, dove sono stabilite varie case di commercio, che si provvedono di articoli in Buenos Aires ed in *Punta Arenas*, territorio cileno nello stretto di Magellano; le colonie *Cushanalu, San Martin* e *Sarmiento*, che si vanno popolando secondo la legge dell'ottobre 1884, detta *del hogar*, ed infine la borgata di *Gaiman*, a 34 chilometri da *Rawson*, nella valle superiore del fiume Chubut.

Questi piccoli centri di popolazione si trovano, in generale, a grandi distanze l'uno dall'altro; e poichè il personale di polizia è anche qui molto scarso, ne segue che non può essere esercitata una efficace protezione sulla vita e sulle proprietà degli abitanti. Si aggiunga che le cattive strade dell'interno e la mancanza di acqua potabile sul loro

percorso rendono più che mai difficile l'opera delle squadre volanti che vengono spedite in perlustrazione (1).

Il territorio di Santa Cruz. — Questo territorio confina a nord con quello del Chubut, ad est con l'Atlantico, a ovest con le Ande, a sud con la linea che lo divide dal territorio cileno dello stretto di Magellano.

Ha una estensione di 294 mila chilometri quadrati ed è diviso in quattro dipartimenti: *Gallegos*, *Santa Cruz*, *San Julian* e *Deseado;* la sua popolazione totale è di 4000 abitanti, in gran parte stranieri.

È attraversato da parecchi fiumi, di cui i principali sono: il *Santa Cruz*, che è navigabile con piccole barche in tutto il suo corso, ed il *Gallegos*, che è pure navigabile, con battelli, fino ad 8 leghe dalla foce. A ovest di questo territorio e nelle vicinanze delle Ande si trovano parecchi laghi; i più importanti sono: l'*Argentino*, il *Viedma*, il *San Martin*, il *Giò* ed il *Buenos Aires*.

Vi sono una scuola maschile elementare governativa ed una femminile tenuta dalle suore salesiane; i missionari italiani dello stesso ordine vi hanno costruito un convento ed una chiesa. Vi sono pure una succursale del *Banco della Nazione Argentina* ed una del *Banco di Tarapacà e di Londra*. Una linea telefonica mette in comunicazione *Rio Gallegos* con *Punta Arenas*, dove fanno scalo tutti i grandi piroscafi, che navigano fra l'Atlantico ed il Pacifico.

Rio Gallegos è congiunta per via fluviale con gli stabilimenti pastorizi dell'interno, e nello scorso anno ebbe il seguente movimento commerciale d'esportazione dal suo piccolo porto: 2861 balle di lana; 778 balle di cuoi ovini; otto cassoni di pelli di guanaco, e 28 botti di grasso.

A nord del dipartimento di Rio Gallegos si trova quello di *Santa Cruz*, che prende nome dal proprio capoluogo, ch'è a breve distanza dalla foce del fiume omonimo, navigabile per molte leghe fino al lago *Argentino*.

---

(1) V. rapporto del capo della polizia al governatore del Chubut, in data del 9 febbraio 1901.

La sua popolazione è di 1658 abitanti; nelle campagne si trovano 2500 animali vaccini, 289,300 ovini e 6300 equini. Nello scorso anno vennero esportati 600 mila chilogrammi di lana e 23 mila chilogrammi di cuoi ovini.

Il dipartimento di *San Julian* ha una popolazione di 362 abitanti, è solcato da corsi d'acqua di poca importanza, ed ha un piccolo porto sull'Atlantico, dal quale, nello scorso anno, vennero esportati 400 mila chilogrammi di lana e 12 mila chilogrammi di cuoi ovini.

Infine più a nord della costa trovasi il dipartimento di *Deseado*, in cui la popolazione è scarsissima. Il piccolo porto, che questo dipartimento ha sull'Atlantico, è accessibile soltanto a navi di poca immersione, e il limitato commercio di esportazione si fa mediante il cabotaggio con gli altri tre porti della costa di questo territorio (1).

La Terra del Fuoco. — Questo territorio si estende per 20,819 chilometri quadrati, fra 52° e 55° di latitudine sud e 68° e 63° di longitudine ovest, da Greenwich. La sua capitale è *Ushuaia*, situata sulla baia dello stesso nome, nel canale di *Beagle*.

La popolazione è fluttuante e varia secondo le stagioni. Vi dimorano stabilmente 780 abitanti; ma, durante l'estate, gli abitanti raggiungono il numero di 2000.

La popolazione indigena si compone di tre tribù: gli *Onas*, che occupano la parte piana settentrionale e centrale del territorio; gli *Yahganes*, che dimorano sulle estreme coste meridionali; e gli *Alacalufes*, che abitano le isole formanti l'arcipelago a mezzodì ed a levante della *Terra del Fuoco*. Gli *Onas* sono circa mille; gli *Yahganes* circa 200; degli *Alacalufes*, che trovansi sotto la sovranità cilena, non si conosce il numero (2). Essi parlano l'inglese a preferenza dello spagnuolo, ed esercitano il loro piccolo commercio con la Missione protestante inglese ivi esistente.

Le vie di comunicazione nell'interno consistono in sentieri aperti attraverso i boschi (*picadas*), di tre a sei metri di larghezza, che uni-

---

(1) V. citata Memoria del Governatore di Santa Cruz.

(2) V. Memoria del Governatore della Terra del Fuoco, del marzo 1895.

scono fra loro i pochi nuclei di popolazione di questo territorio. Vi è una strada lunga 22 chilometri da *Ushuaia* a *Lapataia*; una di 90 chilometri da porto *Haberton* a capo *Santa Inès*, e da questo a *Rio Grande*, sulla costa dell'Atlantico. È pure in costruzione un'altra strada di 40 chilometri da porto *Haberton* a punta *San Juan*, estremo sud della baia di *Ushuaia*. I lavori di costruzione di queste strade sono stati eseguiti dagli *Onas* e dai detenuti dell'ergastolo quivi esistente (1).

L'unico fiume degno di nota è il *Rio Grande;* esso è in gran parte navigabile e sulle sue rive è stabilita una Missione Salesiana.

Le comunicazioni marittime hanno luogo, sia per mezzo di piroscafi argentini, che, toccando gli scali della Patagonia, fanno capo a Buenos Aires, sia con alcune barche cilene da cabotaggio, che periodicamente esercitano il traffico fra *Punta Arenas* e *Ushuaia.*

Il clima freddo di questo territorio, che è nell'inverno quasi tutto coperto di ghiacci, non è propizio alle coltivazioni agricole. Nei dintorni di *Ushuaia*, in alcune valli riparate, esistono però piccoli terreni, dove, durante l'estate, si coltivano legumi. Nella detta stagione il sole, durante il solstizio, resta sull'orizzonte per diciassette ore, ed il crepuscolo vespertino si confonde con l'alba, essendo la notte brevissima.

La temperatura média in estate è di 10° sopra zero, ed in inverno varia dai 15° ai 28° sotto zero.

Più della metà di questo territorio è coperto da boschi di faggi, che forniscono ottimo legname da costruzione.

L'industria pastorizia è per ora sfruttata da un solo proprietario, di nazionalità inglese, sopra un'estensione di 20 mila ettari sul canale *Beagle*, a 60 chilometri da *Ushuaia.* La lana che colà producono le pecore, di razza malvinese, è notevole per la nettezza, l'elasticità e la lunghezza del filamento; ogni pecora produce quattro chilogrammi di lana all'anno.

Presso *Ushuaia* venne impiantata una segheria a vapore, con ottime macchine provenienti dagli Stati Uniti, per la lavorazione del legname di faggio.

---

(1) V. Memoria del Governatore della Terra del Fuoco, dell'aprile 1901.

La zona montagnosa di questo territorio, che ne occupa tutta la parte occidentale, è coperta di boschi di faggi; nella zona centrale ed in quella della costa vi sono buoni pascoli. Ma le condizioni del suolo e del clima non sono propizie all'agricoltura: l'intenso freddo nell'inverno, i forti venti e le prolungate siccità nell'estate distruggono ogni coltivazione.

L'industria pastorizia è quella che costituisce la risorsa di questo territorio. Il bestiame vaccino ed equino si sviluppa in buone condizioni, e l'ovino è notevole per la fecondità e per l'abbondanza delle lane. Le pecore sono di razza *Romney Marsh*, incrociate con *merinos* e *cheviots*, ed ognuna di esse produce annualmente da 3 a 3 chilogrammi e mezzo di lana.

L'industria mineraria non ha ancora acquistato un grande incre-incremento, quantunque sieno stati scoperti giacimenti di carbone e di ferro, e sabbie aurifere.

La popolazione essendo scarsa, il commercio di importazione è di poca importanza, e per la difficoltà del trasporto degli articoli di consumo la vita è cara. Le vie di comunicazione con l'interno sono poche e spesso impraticabili.

I piroscafi, che fanno il servizio quindicinale di navigazione fra Buenos Aires e la Terra del Fuoco, toccano i tre porti di questo territorio, che sono: *Gallegos*, *Santa Cruz* e *San Julian*. Ai due primi fanno pure scalo, periodicamente, alcuni piroscafi cileni, provenienti da *Punta Arenàs*.

Gli abitanti di alcuni piccoli gruppi di case, sparsi nell'interno del paese, trovandosi a centinaia di leghe dalle due sole borgate ove risiedono i giudici di pace (*Gallegos* e *Santa Cruz*), vivono quasi completamente fuori della legge, specialmente per ciò che riguarda le formalità dello stato civile (1). Anche in questo, come negli altri territori, il servizio di polizia è assai manchevole.

La capitale di questo territorio, *Rio Gallegos*, è posta sull'Atlantico, alla foce del fiume omonimo; il suo municipio si estende per

(1) V. Memoria del governatore di Santa Cruz, del gennaio 1901.

3 chilometri quadrati ed ha una popolazione di 1500 abitanti, fra i quali alcune centinaia di Italiani.

Nel fondo dell'Atlantico, fuori del canale di *Beagle*, esistono estesi banchi sottomarini, residui di montagne scomparse in seguito a cataclismi geologici. Sono immensi depositi di pietre e di arene, fra le quali si trovano ossido di ferro, platino ed acini d'oro. Quando le onde agitate dalle tempeste si precipitano verso la spiaggia, le pietre e le arene di quei banchi vi vengono spinte anch'esse, lasciandovi le parti metalliche che contengono, le quali vengono quindi raccolte.

L'industria della caccia e della pesca degli anfibi (lupi di mare e nutrie o lontre) dà pure buoni risultati, ed è esercitata dai Cileni; il commercio di questa zona è di poca importanza.

Al nord di questo territorio si trova *Rio San Martin*, posto al fondo della baia *San Sebastiano*, e nelle vicinanze *Rio Cuyen*; luoghi che, per la loro esposizione verso il nord, si ritengono atti alla coltivazione di alcuni cereali (1).

(1) V. citata Memoria del Governatore della Terra del Fuoco, dell'aprile 1901.

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI
intorno ad alcuni paesi esteri

Soggiorno degli stranieri in Spagna. — La R. Ambasciata d'Italia a Madrid informa che il Governo spagnuolo, con ordinanza reale del 18 dicembre 1902 ha fatto obbligo a tutti gli stranieri, che vogliano stabilirsi in Spagna, o che vi si trovino di passaggio, d'inscriversi nei registri esistenti presso gli Uffici consolari delle rispettive nazioni e in quelli esistenti presso gli Uffici dei governatori civili delle provincie spagnuole.

I governatori, d'accordo con le autorità consolari, inviteranno coloro che non lo abbiano ancora fatto, ad affrettare la loro iscrizione, resa ora necessaria per risiedere senza molestie in quel Regno.

Queste disposizioni dovranno farsi conoscere agli emigranti italiani che intendessero recarsi in Spagna.

Emigrazione a Trieste. — Le Autorità di Trieste comunicano che vari stabilimenti e fabbriche di quella città hanno dovuto recentemente procedere ad una riduzione del loro personale, in causa delle condizioni economicamente poco buone delle industrie. Si prevede pure che fra breve avverranno nuovi licenziamenti di operai.

Sono perciò da sconsigliarsi gli operai dal recarsi per ora a Trieste, dove non troverebbero occupazione proficua.

Norme che regolano l'ingresso degli stranieri in Russia. — Il R. Console d'Italia in Odessa comunica le seguenti norme in vigore per l'ammissione degli stranieri nell'Impero russo:

Gli stranieri che arrivano in Russia dall'estero, tanto per terra che per mare, per essere ammessi nell'Impero, devono essere in possesso del passaporto, vidimato dal Consolato russo del luogo da cui provengono.

Per gli stranieri che ritornino in Russia con passaporto non ancora scaduto, non si richiede una nuova vidimazione da parte dei Consolati russi.

Qualora giunga alla frontiera uno straniero sfornito del passaporto vidimato come sopra, esso sarà respinto.

Le disposizioni sopra ricordate non sono applicabili agli stranieri iscritti nei ruoli di equipaggio dei piroscafi, e ai quali si permette di scendere a terra e di entrare in città per affari inerenti al servizio della nave. Le Autorità russe si riservano però il diritto di negare questo permesso agli stranieri che siansi fatti iscrivere abusivamente nei ruoli di equipaggio al fine di sfuggire all'adempimento delle formalità richieste per entrare nell'Impero.

Emigrazione in Siria. – Il R. Vice-console d'Italia a Damasco comunica che giungono continuamente in quella città operai italiani nella speranza di occuparsi nei lavori ferroviari della linea dell'Hedjaz.

Si avverte che le condizioni degli operai impiegati in quei lavori sono pessime, sia per la natura dei luoghi, sia per l'insalubrità del clima.

Emigrazione nel Transvaal e nell'Orange (Africa del Sud). — In relazione a quanto si è già detto nella circolare del 20 dicembre 1902 circa l'emigrazione al Transvaal, si aggiungono le seguenti avvertenze.

Occorre anzitutto che l'emigrante dimostri in modo positivo di essere in grado di provvedere al proprio sostentamento (e di regola la prova richiesta è il possesso di 100 lire sterline, ossia 2500 franchi). Questa condizione dell'emigrante poteva, prima del dicembre 1902, essere attestata con un certificato rilasciato dal Console inglese del porto di imbarco, il quale rilasciava altresì un permesso di viaggio, che abilitava allo sbarco nelle colonie inglesi nel Sud-Africa. Ora invece il Ministero inglese delle colonie ha disposto che a datare dal primo dicembre 1902, nessun permesso di viaggio pel Transvaal e per

l'Orange venga più rilasciato nel Regno Unito o all'estero dai Consoli britannici, nè in alcun altro luogo all'infuori che nei porti dell'Africa del Sud.

Inoltre le persone che desiderano recarsi nel Transvaal o nell'Orange dovranno fare domanda dei necessari permessi all'*Ufficio dei permessi* del Transvaal e della Colonia di Orange (*Transvaal and Orange River Colony Permit Office*) del porto, al quale esse intendono sbarcare.

Tali domande di permesso rimangono soggette ad eventuale rifiuto dei Governi del Transvaal e della Colonia di Orange. Pertanto, allo scopo di evitare disinganni e ritardi, è da consigliarsi agli interessati di accertarsi, prima di prendere imbarco per il Sud-Africa, presso l'*Ufficio dei permessi* nel porto di arrivo, se tali permessi saranno loro accordati. Le persone che entrassero nel Transvaal o nell'Orange senza i debiti permessi, potranno ricevere ordine di partire, e, in caso di rifiuto, potranno essere assoggettate a multa ed al carcere.

Rimane in vigore la limitazione del numero degli Italiani che possono essere lasciati entrare nel Transvaal e nell'Orange, a non più di 20 al mese.

Si notifica infine che, per una recente disposizione, è vietato dal 30 gennaio in poi lo sbarco a Cape Town di emigranti analfabeti.

Il R. Console italiano in Zanzibar riferisce che continuano ad arrivare nei possedimenti portoghesi di Lourenço Marques operai italiani diretti al Transvaal. Si rammenta che gli emigranti, per essere ammessi in quella colonia portoghese, devono fare presso le Autorità del luogo un deposito di venti lire sterline (circa lire 500 italiane) e dimostrare di possedere altre trenta sterline (circa lire italiane 750) per provvedere al proprio sostentamento.

INDICE

Finito di stampare il 15 *febbraio* 1903



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 4.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

DELLE CONDIZIONI DEL CANADÀ

rispetto all'immigrazione italiana.

Rapporto inviato dal cav. EGISTO ROSSI, Commissario dell'emigrazione in missione

---

Nuova York, novembre 1902.

In conformità delle istruzioni impartitemi dal Commissario generale dell'emigrazione, mi recai nello scorso agosto da Nuova York a Montreal, da dove, di concerto col Console generale, conte Mazza, che mi procurò lettere di presentazione per le autorità canadesi e per le persone più ragguardevoli della colonia, potei intraprendere le indagini ordinatemi dal Commissariato, in base ai quesiti che qui trascrivo:

1. In quali lavori ed in qual numero potrebbero trovare occupazione emigranti temporanei durante la buona stagione, e se questi emigranti dovrebbero essere forniti di una piccola scorta di danaro, e di quale somma almeno.

2. Quali mercedi possono guadagnare gli emigranti *temporanei*, secondo il genere di lavoro a cui si applicano, e se codeste mercedi siano tanto elevate — dato il costo abituale della vita — da permettere loro di fare ritorno in patria, anche prima di un periodo di dodici mesi, portando a casa un qualche risparmio, ovvero di rimanere nel Canadà durante la stagione invernale, in attesa di trovare di nuovo occupazione nella buona stagione successiva.

3. Quali sono le disposizioni di legge riguardanti emigranti arruolati, che si recano al Canadà con contratto di lavoro; in quale modo queste disposizioni siano attuate, e quale potrebbe essere il modo migliore per l'introduzione di emigranti italiani, con probabilità di riuscita.

4. Se potrebbero avviarsi negoziati col Governo canadese, per facilitare il collocamento di agricoltori e le anticipazioni per acquisto di terre.

5. Su quali basi si potrebbero intavolare tali negoziati.

Nei pochi giorni in cui dimorai a Montreal, e nelle mie escursioni nelle provincie di Quebec e dell'Ontario, dove trovasi disseminato il maggior numero degli emigranti provenienti dall'Italia, notai dappertutto una attiva ricerca di lavoratori d'ogni specie, e principalmente di braccianti per lavori di fatica.

In tutte le città del Dominio del Canadà, dove mi recai, vidi cartelloni affissi per le strade, che dicevano che nel Manitoba si ricercavano 20 mila operai per la mietitura del grano, il cui raccolto si prevedeva dai giornali potesse ascendere all'enorme cifra di 50 milioni di *bushels*, come poi è avvenuto. Anzi si era in gran timore di non poter soddisfare a tanta domanda. Perciò la grande ferrovia Canadese del Pacifico si offriva di trasportare gli operai da Montreal a Winnipeg, la capitale del Manitoba, a 10 dollari a testa, mentre la tariffa ordinaria per la distanza è di dollari 22. 40. Da principio esitai a prestarvi fede, sospettando che si trattasse di una delle solite esagerazioni a base di *réclame*, di cui sono facilmente pieni i giornali americani; ma recatomi presso la Direzione di quella ferrovia, e presso il Commissariato d'immigrazione in Montreal, per accertare quanto vi fosse di vero in ciò che si annunziava, dovetti convincermi che la cosa era vera.

Difatti il giorno appresso, invitato, potei assistere alla partenza di un treno per il Canadà occidentale, carico di parecchie centinaia di emigranti, o meglio operai avventizi, provenienti per la maggior parte dalle provincie orientali del Dominio, e non pochi dagli Stati limitrofi della vicina Repubblica. L'elemento italiano mancava.

Non pochi di quegli operai erano già stati nella precedente estate nel Manitoba, e mi narravano che il lavoro in quell'immensa regione, durante i mesi d'estate, abbonda, e chi ha buoni muscoli e volontà di lavorare, può guadagnarsi da 25 a 30 dollari al mese, oltre al vitto ed all'alloggio. I proprietari sono generalmente molto umani cogli operai.

Seppi anche che durante la stagione estiva partono parecchi treni coloniali, finchè non sia raggiunto il numero di operai richiesto pei lavori della mietitura. Devo anche notare, ad onore dei Canadesi, che il loro treno coloniale non ha niente che fare con certe sordide speculazioni, che si compiono non di rado negli Stati Uniti da poco scrupolose Compagnie di strade ferrate, non di altro sollecite che di guadagnare nel trasporto di emigranti, e che non rifuggono dal trattare il povero emigrante come una bestia, sotto lo stimolo di una concorrenza sfrenata di tariffe. Sul treno canadese, al contrario, prendono posto gli agenti del Commissariato federale, che accompagnano gli emigranti fino a destinazione, assistendoli durante il viaggio, che dura due giorni e mezzo, e vigilando che non si commettano abusi contro di essi, specialmente nelle fermate che fa il treno nelle stazioni, dove l'emigrante deve procurarsi il vitto. Il treno è provvisto anche di tavolati, sui quali gli emigranti possono sdraiarsi e dormire la notte. Arrivato il treno a Winnipeg, gli emigranti che non hanno indirizzo di sorta (e sono la maggior parte) vengono, a cura degli agenti anzidetti, condotti negli ospizi del Commissariato federale, che ha in Winnipeg, come in altre città importanti del Dominio, succursali ed agenzie dipendenti dalla Direzione centrale, che trovasi presso il Ministero dell' Interno in Ottawa, e le cui ramificazioni si stendono in tutte le regioni, specialmente nelle zone coloniali dell'Ovest. In detti ospizi, dove l'emigrante può stare alcuni giorni, havvi pure un Ufficio di lavoro, a cui si rivolgono agricoltori, industriali e, in generale, coloro che vanno in cerca di mano d'opera, precisando nelle loro richieste la specie di operai che domandano, i salari che offrono, e la durata del lavoro. Per tal modo, al giungere di ogni treno a Winnipeg con carico di emigranti, non è difficile al Commissario di collocarli prontamente, distribuendoli nei diversi distretti del Manitoba, dove la mano d'opera è richiesta.

Ma se non occorre viaggiare molto nel Canadà, per convincersi che la domanda di braccia, nella stagione estiva, supera di molto l'offerta, ciò non significa che si debba, come si è fatto pur troppo fin qui, *mandare della gente alla ventura*, solo perchè vi è grande ricerca di brac-

cia, *senza tener conto delle molte altre difficoltà che ci sono per coloro che ignorano la lingua, i costumi, le comunicazioni interne di quell'immenso paese.* Occorre, invece, prima di avviare emigranti al Canadà, informarsi bene e conoscere, almeno approssimativamente, quanta gente, durante la buona stagione, vi potrebbe andare utilmente e in quali provincie, sia per lavorare nelle strade ferrate, sia come contadini e braccianti per la mietitura del grano nel Manitoba ed altrove, o come minatori, scalpellini, boscaiuoli, artigiani.

Perciò, in relazione al primo quesito, dirò subito come le condizioni che si fanno in generale agli operai manuali nel Canadà, non differiscano notevolmente da quelle che si fanno ad essi negli Stati Uniti. I così detti *pick* e *shovel men* (uomini di piccone e pala), di cui si fa il più largo uso, per lavori di ferrovie, miniere, fognature, e per altre imprese edilizie, ricevono da dollari 1.25 a 1.75 al giorno, secondo la qualità del lavoro. Nel Canadà la maggior parte di questi operai viene assorbita dalle due principali Compagnie ferroviarie, che sono la *Canadian Pacific R. C.*, comunemente indicata colle sole lettere C. P. R. C. ed il *Grand Trunk R. C.* Da queste due Compagnie vengono, nella stagione buona, impiegati per le riparazioni delle loro rispettive reti e per la costruzione di nuove linee, migliaia di operai manuali, specialmente nell'Ovest, dove la compagnia del Pacifico fa ogni anno meravigliose conquiste. Sono queste le Compagnie che impiegano il maggior numero d'Italiani, facendoli venire sui luoghi di lavoro, generalmente da Nuova York e Boston, mediante abili agenti residenti in Montreal, a cui pagano laute commissioni. Se non che tali agenti, alla loro volta, si fanno pagare altrettanto e più dagli operai stessi, a cui hanno trovato lavoro, ed è gran mercè, se, dopo tutto, non li tradiscono, come pur troppo avviene sovente.

È difficile, per non dire impossibile, determinare, anche solo in modo approssimativo, il numero degli Italiani che possono annualmente essere impiegati da dette Compagnie, dipendendo ciò dalla maggiore o minore quantità di lavori in corso, al cominciare della primavera.

Dalle ricerche che potei fare presso i loro principali agenti in Mont-

real, mi risultò che in quest'anno il numero degli emigranti italiani da essi impiegati in lavori ferroviari fu di circa 6000.

Il signor O. Schenker (*Donor Immigration Company*), che fu, ma non è più, l'agente dell'Agenzia Ludwig di Chiasso (Svizzera) dice che l'anno scorso, dal 1° gennaio a tutto maggio del 1901, i suoi agenti fecero emigrare al Canadà, via Liverpool, circa 2500 Italiani, che egli mandò verso l'ovest del Canadà; e di essi ritornarono a Montreal, per passare l'inverno, circa 300. Gli altri restarono dove trovarono lavoro, e invitarono alcuni parenti ed amici a raggiungerli. Il signor Schenker ritiene che anche in quest'anno emigrarono dall'Italia, per conto dell'agenzia anzidetta, via Liverpool, circa 2000 emigranti, dei quali pochissimi si fermarono a Montreal. Lo Schenker aggiunse pure che nessun Italiano, nè l'anno scorso, nè quest'anno, volle darsi all'agricoltura; che il suo parere è che, *per poter riuscire nell'agricoltura, l'emigrante italiano deve avere non meno di lire* 2500 *e due anni di esperienza, che deve aver acquistato presso agricoltori canadesi.*

Antonio Cordasco, altro arruolatore d'emigranti, dice di aver procurato lavoro, dal mese di gennaio scorso fino a tutto agosto di quest'anno, a 2000 Italiani, dei quali 1800 presso la Società ferroviaria *Canadian Pacific Railway Company* e 200 presso la *Grand Trunk Railway Company*. Un altro agente, Alberto Dini, banchiere ed impresario di lavori, dice di aver procurato lavoro nelle ferrovie, quest'anno, a circa 1000 Italiani. E. Tammaro, alias Edward, dice che la sua " Agenzia pel collocamento degli operai " ha procurato lavoro nelle ferrovie a 450 Italiani.

Ma detti agenti non mi seppero dare nessuna cifra, neppure approssimativa degli Italiani impiegati in altre specie di lavori. Il che mi fa supporre (come è opinione anche del R. Console, conte Mazza, e di altre autorevoli persone) che l'emigrazione italiana, così detta temporanea, nel Canadà, viene principalmente assorbita dai lavori ferroviari. La mano d'opera italiana non figura nei lavori per il taglio dei boschi, che generalmente si eseguiscono, nelle diverse provincie, mediante lavoro salariato, per milioni di tonnellate di legnami da costru-

zione ogni anno, legnami i quali si esportano in tutte le parti del mondo. Il solo taglio dell'albero così detto *Spruce*. da cui si produce la polpa di legno per la fabbricazione della carta, e di cui il Canadà ha boschi estesissimi, impiega, specialmente nel New Ontario e nella provincia di Quebec, migliaia di operai di diverse nazionalità; ma ivi il numero degli Italiani è piccolissimo. Altrettanto dicasi dell'impiego di Italiani nelle segherie meccaniche, di cui abbonda il Canadà, in ragione dei suoi immensi corsi d'acqua e delle sue foreste. Tra quelle visitate da me ricorderò le famose segherie di Chaudière Falls, lungo il fiume Ottawa, da cui prese il nome la capitale federale, e nelle quali fui sorpreso di vedere che tra le molte centinaia di operai addetti a tali opifici, gli Italiani non arrivano ad una ventina. In Sault S[te]-Marie, nella provincia di Ontario, dove si trova un discreto numero di nostri connazionali, le segherie meccaniche ne impiegano parecchi. All'Annunciation, contea di Labelle, nella provincia di Quebec, il signor Andrea Villani, un nostro connazionale, che andò nel Canadà come semplice manuale, e che oggi possiede una discreta fortuna in terreni forestali, impiega nella sua segheria meccanica un buon numero di operai italiani e se ne trova contento.

Le varie specie di miniere assorbono pure un forte contingente di operai avventizi; ma in esse, eccezion fatta per quelle della Columbia inglese (British Columbia), è scarso l'impiego dei nostri connazionali.

Queste lacune non si spiegano soltanto colla maggiore attrazione che gli Stati Uniti esercitano sulla nostra emigrazione, sebbene ciò possa entrarvi in qualche parte, ma principalmente con l' ignoranza in cui sono tenuti i nostri emigranti riguardo ai lavori, in cui potrebbero venire utilmente occupati nel Canadà; dove, lo ripeto, al lavoro manuale si fanno presso a poco le stesse condizioni che negli Stati Uniti, e dove l'operaio italiano è meglio apprezzato.

Nel Canadà, fortunatamente, le origini dell'immigrazione italiana non si confondono con quelle del suonatore di organo. I primi emigranti furono dei forti lavoratori, quasi tutti dell'Alta Italia. Le famiglie italiane conosciute nel Canadà prima del 1825 erano della provincia di

Como: tra esse si distinsero i Donegana, zio e nipote. Altri pionieri vi mandò la Toscana, tra cui la famiglia Del Vecchio.

Gli elementi, adunque, per accrescere il prestigio e l'importanza della nostra immigrazione nel Canadà, non mancano; e data la durata della buona stagione, che va generalmente dalla seconda metà di marzo fino alla prima metà di novembre, e dato anche il crescente sviluppo dei traffici e delle imprese coloniali di quel vasto paese, si potrebbe nel Canadà occupare un numero d'Italiani maggiore dell'attuale.

Le provincie di Quebec e di Ontario segnatamente, essendo quelle che hanno maggior popolazione e le città più importanti, offrono alla emigrazione temporanea italiana speciali attrattive, potendo in esse gli emigranti trovare facilmente lavoro come manovali nella costruzione di ponti e strade, negli scavi per fognature e condotture di acqua o gas, oltre che nei lavori di sterro, di arginatura ed altro per conto delle ferrovie.

Sarebbe bene, a questo riguardo, poter conoscere quanta parte della nostra immigrazione stabile viene occupata attualmente in questa specie di lavori. Mancano notizie positive su questo punto. Posso tuttavia assicurare, per indagini mie locali, che una gran parte della popolazione italiana di Montreal, dove la nostra colonia stabile ascende a circa 3000 persone, viene impiegata in lavori del municipio o di appaltatori, oltrecchè in diverse fabbriche della città e dei sobborghi. Tra artigiani e lavoranti manuali è notevole il numero dei figurinai, di cui una trentina nella sola città di Montreal; non mancano i soliti lustrascarpe, circa cinquanta, ed altrettanti sono i venditori e suonatori ambulanti, non compresi diversi barbieri, calzolai, sarti e via dicendo. La stessa fisionomia, quasi, presentano gli altri centri di nostri connazionali, che vivono in altre parti del Canadà, e dei quali do qui appresso le cifre approssimative, che potei raccogliere da chi conosce i luoghi.

In Toronto vivono più o meno stabilmente circa 1000 Italiani. L'anno scorso ce n'erano più di 4000; ma molti di essi partirono per gli Stati Uniti o per altri paesi del Canadà, perchè la Società *The Algoma Central and Hudson Railway Company* sospese i lavori, che però fra breve riprenderà. Nella provincia di Ontario vi sono circa

4000 Italiani. In Sydney N.-S. e dintorni qualcosa più di 1000: in tutte le provincie marittime ve ne sarebbero appena 2000, quasi tutti impiegati in miniere e fabbriche di acciaio. Nella provincia della Colombia Inglese (dove la maggior parte degli Italiani sono impiegati nelle miniere, ed aggruppati specialmente a Vancouver, Nelson, Fernie, Victoria, ecc.), nella provincia del Manitoba e nelle terre del Nord-Ovest si calcola ve ne siano in tutto circa 5000.

Sono, lo ripeto, cifre approssimative, che non permettono di fare una divisione netta tra il numero degli Italiani stabiliti permanentemente e quello dell'immigrazione fluttuante, attratta dalle ferrovie ed aitre imprese edilizie, questo più specialmente essendo il genere di lavoro, in cui i nostri manovali possono trovare più facilmente da guadagnare e risparmiare durante i mesi della stagione buona. Nei mestieri di calzolaio, sarto, falegname, ed in generale nel così detto *skilled labor* la mano d'opera italiana è poco ricercata, e non vi si troverebbe a suo agio, a motivo delle *Trade Unions* che ne controllano l'azione, e nelle quali difficile è l'ammissione pei nostri emigranti, in gran parte analfabeti.

Comunque sia, se vogliamo che la nostra emigrazione nel Canadà, così temporanea, come permanente, aumenti, bisognerà metterla in condizioni di poter profittare, in misura maggiore che nel passato, di quelle specie di lavori locali, in cui sappiamo per esperienza che la mano d'opera italiana può essere utile, e quindi ricercata. E a questo proposito, è anzitutto necessario che essa venga bene informata, aiutata e diretta da persone che conoscano i luoghi, nei quali la mano d'opera è richiesta, e possiedano sufficiente familiarità colla lingua e i costumi del paese, così da poter servire autorevolmente da intermediarî tra gli imprenditori ed i nostri braccianti e, all'occorrenza, sappiano anche proteggerli contro abusi d'imprenditori disonesti. Credo inutile dire che anche nel Canadà la nostra emigrazione è vittima d'infiniti abusi e frodi da parte dei soliti sfruttatori, e che non si dovrebbero avviare nuove correnti di emigrazione, senza prima avere sbarazzato il terreno dai molti parassiti che lo ingombrano, mediante l'istituzione di qualche seria Società di patronato, come si è fatto per altri centri importanti della nostra emigrazione.

Riassumendo le mie conclusioni circa il secondo e il terzo quesito noterò che il costo del vitto e dell'alloggio, nel Canadà, non differisce sensibilmente da quello degli Stati Uniti. Con dollari 3 o 4 alla settimana, un operaio manovale può vivere abbastanza bene in ambedue i paesi. Certo, gli operai manovali nostri non spendono in media più di 15 dollari al mese, il che, di fronte a salari che vanno comunemente da dollari 1. 25 a dollari 1. 75 al giorno, dovrebbe permettere di fare qualche risparmio per poter ritornare in Italia a stagione finita con qualche gruzzolo di denaro.

Nè quanto dico è da ritenersi come un apprezzamento mio vago ed astratto. Udii in proposito le opinioni degli operai stessi, e di altre persone competenti, tra cui il signor John Hoolahan, direttore dell'agenzia federale d'immigrazione in Montreal. Le conversazioni che ebbi con questo signore, dalla cui agenzia (*Dominion Government Immigration Agency*) si collocano ogni anno migliaia di operai, confermano il mio asserto, come del resto lo confermano anche le statistiche dei prezzi correnti di generi alimentari consumati dalla classe operaia, nonchè le medie del costo delle pensioni e degli alloggi per operai, che qui non riproduco per amore di brevità, ma che ognuno può vedere nella relazione annuale del Commissario generale d'immigrazione in Ottawa, dal quale il signor Hoolahan dipende, e a cui invia periodicamente le sue statistiche.

Riguardo al modo più pratico, pei nostri emigranti, di recarsi nel Canadà dall'Italia, la via più breve è quella di andare da Napoli o Genova fino a Boston o Nuova York per mare, e quindi proseguire per ferrovia fino a Montreal, la distanza da quei due porti americani essendo di circa ore 8 e 12 rispettivamente. A questo proposito noterò come la Società inglese di navigazione *Dominion Line*, autorizzata dal Governo al trasporto dei nostri emigranti da Napoli a Boston, sarebbe disposta anche ad iniziare in Boston un servizio di trasbordo per gli emigranti diretti al Canadà, se questi fossero in numero bastevole da farle sentire la convenienza di una tale operazione. In tal caso gli emigranti verrebbero trasbordati sopra vapori della stessa

Compagnia, che li condurrebbero direttamente da Boston a Montreal, con notevole economia di denaro (potendosi fare un solo prezzo per tutta la percorrenza da Napoli a quest'ultima città), e con minore disagio per gli emigranti stessi. I direttori di detta Compagnia, con cui ebbi più d'una intervista in Boston, mi fecero capire che non sarebbero alieni dall'accordare alla nostra emigrazione che si dirigesse al Canadà (dato che le proporzioni di essa fossero alquanto rilevanti) riduzioni speciali di tariffe, così all'andata come al ritorno.

Credo che la stagione invernale nel Canadà, almeno in quelle parti in cui si presume che vada generalmente la nostra emigrazione temporanea, non differisca sensibilmente da quella degli Stati al nord degli Stati Uniti, dove vivono e si acclimatizzano i nostri emigranti. Si dice anche che il freddo nel Manitoba è più sano che nel Michigan, nel Minnesota, nel Dakota e via dicendo, perchè più secco ed asciutto di quello di questi ultimi Stati. Credo tuttavia che, per l'operaio manuale, ossia per il bracciante, il rimanere o partire a stagione finita debba dipendere, non tanto dal timore del rigido inverno, quanto dalla maggiore o minore possibilità di trovare lavoro durante la stagione invernale. Ora se si trattasse di pochi operai, è da ritenersi che si troverebbe facilmente lavoro anche in quel tempo; ma invece sono centinaia e migliaia che, all'approssimarsi dell'inverno, vengono licenziati dalle Compagnie ferroviarie, dai cantieri per opere edilizie e da altre Imprese di lavori pubblici, non permettendo il gelo assai forte di fare costruzioni di sorta a chi deve lavorare all'aperto. Perciò le città rigurgitano a quell'epoca di braccia inoperose, che invano si offrono per qualunque occupazione. Stando così le cose, non credo che sarebbe cosa prudente per i nostri emigranti temporanei di restare nel Canadà anche durante l'inverno, dove rischierebbero di consumare inutilmente i risparmi fatti nella stagione buona, a meno che non si fossero assicurati in antecedenza qualche buona occupazione fino alla prossima primavera.

Venendo alle leggi concernenti l'immigrazione, non esiste una legge relativa al *Contract-Labor*, per cui venga escluso l'emigrante che

si reca nel Canadà sotto contratto, come avviene negli Stati Uniti. Qualunque lavoratore, sotto contratto o no, purchè sia sano, non incontra ostacoli alla sua ammissione. Infatti la Legge Federale sulle Società di patronato (*Immigration Aid Society*), cogli articoli 9, 12 e 13, autorizza l'importazione di *Contract-Labor* nel seguente modo:

" Art. 9. La Società può ricevere domande da chiunque nel Canadà abbia bisogno di braccianti, artigiani, ecc., dall'Europa con contratti che provino l'obbligazione di impiegare tali persone al loro arrivo al Canadà, secondo i patti già fatti.

" Art. 12. Gli agenti in Europa possono richiedere garanzia che gli emigranti poveri pagheranno poi la somma anticipata dalla Società per le spese del loro viaggio.

" Art. 13. In Europa gli emigranti potranno firmare contratti di impiego presso persone del Canadà, e, oltre al fissare i salari, fisseranno la somma da dedurre periodicamente da tali salari per pagare le anticipazioni fatte dalla Società. „

Anche nei riguardi delle malattie contagiose, nel Canadà si è meno rigorosi che negli Stati Uniti, tranne per gli emigranti affetti da congiuntivite cronica contagiosa (tracoma).

Anche il criterio del denaro che l'emigrante possiede al momento dello sbarco, ed a cui gli Stati Uniti dànno molto peso, sembra avere qui minore importanza, quando l'emigrante sia giovane e robusto. Ciò nonostante, è indispensabile che gli emigranti i quali si recano nel Canadà, anche solo temporaneamente, abbiano qualche scorta di denaro, almeno un centinaio di franchi, per far fronte alle spese di mantenimento durante i primi giorni dal loro arrivo in Montreal, potendosi dare il caso che non trovino lavoro subito, e debbano restare a loro spese in qualche locanda della città, in attesa di occupazione.

II.

Dai fatti che sono venuto esponendo fin qui, il Commissariato comprenderà quali sieno le condizioni che io reputo indispensabili per il buon successo della nostra emigrazione temporanea nel Canadà,

e come essa non sia da sconsigliarsi, purchè vi arrivi fornita dei mezzi necessari, da ciò dipendendo la sua fortuna.

Senonchè, oltre all'emigrazione temporanea, al Commissariato preme di sapere se sarebbe possibile avviare qui anche una emigrazione stabile, composta cioè di famiglie coloniche che fossero decise di stabilirsi per un tempo più o meno lungo nelle regioni agricole del Dominio. Esporrò brevemente i risultati delle mie ricerche anche a questo riguardo.

Il Manitoba, come provincia del Canadà, fu aperto all'immigrazione nel 1870. A quell'epoca, dove oggi sorge Winnipeg, la capitale, con poco più di 40,000 abitanti, non esisteva che il forte Henry, con pochi uomini di guarnigione. Situata a metà strada tra i due Oceani, ossia a circa 1500 miglia di distanza, tanto dai porti del Pacifico, quanto da quelli dell'Atlantico, Winnipeg deve il suo rapido popolarsi alle risorse immense delle regioni granifere di cui è centro, regioni che per lungo tempo figurarono sulle carte geografiche col solo nome di Western Canadà o Canadà Occidentale. Ma oggi questa specie di nebulosa geografica è divisa in provincie, territori e distretti, e contiene un numero rilevante di popolazione.

Infatti nel Canadà Occidentale si comprendono presentemente, oltre alla provincia del Manitoba, i territori di Alberta, Assiniboia e Saskatchewan, che insieme alla prima coprono un'area di 360,000 miglia quadrate, di cui una gran parte suscettibili di coltivazione, come lo provano, oltre gli esperimenti scientifici delle diverse Stazioni agrarie, i progressi e la prosperità delle colonie o centri coloniali sparsi in ciascun territorio. Nè va taciuto che un po' più all'ovest di detta regione frugifera per eccellenza, trovasi pure la provincia della British Columbia, con un territorio di 382,300 miglia quadrate, ricca in massima parte di miniere, ma dove pure, per estese regioni, scorre l'aratro, e dove anche la produzione delle frutta, dei legumi e degli ortaggi non ha nulla da invidiare ai più fertili paesi della zona meridionale.

Do qui un breve riassunto del censimento della popolazione, eseguito nel 1901, per il distretto di Manitoba e per i territori del Nord-Ovest e della Columbia inglese.

Provincia del Manitoba. — Popolazione totale 254,947, distribuita come segue:

Distretto di	Brandon	39,065
Id.	Liskar	44,942
Id.	Macdonald	37,071
Id.	Marquette	34,075
Id.	Provencher	24,838
Id.	Selkirk	32,606
Id.	Winnipeg	42,350
	Totale	254,947

Territori del Nord-Ovest. — Popolazione totale 158,941, distribuita come segue:

Territorio di	Alberta	65,877
Id.	Assiniboia	67,385
Id.	Saskatchewan	25,679
	Totale	158,941

Colombia inglese (British Columbia). — Popolazione totale 178,657, distribuita come segue:

Distretto di	Yale e Cariboo	56,098
Id.	Vancouver	37,229
Id.	Burrar	36,557
Id.	New Westminster	23,822
Id.	Victoria	23,566
Id.	Cassiar-Atlin	1,385
	Totale	178,657

La popolazione sparsa nel Manitoba è, sotto l'aspetto etnico, una delle più svariate. Nell'ubertosa vallata del Red River, e più ancora in Winnipeg e dintorni, la colonia francese e la belga sono molto numerose. Ad esse appartengono alcune delle più fertili *townships*, trasformate in villaggi, tanto agiati, quanto attraenti. Oltre a scuole e parrocchie che sono tra le migliori della provincia, la colonia francese ha una sede di Arcivescovado di prim'ordine in Winnipeg, alla cui testa trovasi presentemente un uomo d'ingegno, monsignor Langevin, zelante e ardente fautore dell'immigrazione francese nel Ma-

nitoba, e in generale di quella delle nazioni cattoliche, come elemento da contrapporre alla parte protestante, che oggi vi prevale ancora per numero, e alla cui prevalenza si deve se la questione delle scuole si è per ora risoluta nel senso che le scuole stesse, mantenute coi denari dei contribuenti, non devono rivestire alcun carattere confessionale.

Oltre al partito così detto ecclesiastico (non però clericale) assai potente nel Canadà, è stata ed è tuttora di aiuto alla colonia francese la *Société de colonisation française*, che ha la sua sede in Montreal, e dalla quale ricevono i primi e più importanti aiuti tutti i Francesi che vogliono stabilirsi come agricoltori nel Manitoba, o nella provincia di Quebec, dove, com'è noto, le migliori zone agricole si trovano in mani francesi. Col direttore di questa Società, dott. E. Brisson, ebbi qualche conversazione sul modo come si potrebbe organizzare qualche patronato simile anche per la nostra emigrazione, specialmente per famiglie coloniche. Altrettanto feci col Rev. prof. Blais, che ha vissuto per lungo tempo nel Manitoba, e va tenendo conferenze nei centri franco-canadesi della provincia, per indurre coloro che posseggono qualche piccolo capitale, o sono altrimenti in grado di profittare delle abbondanti risorse agricole di quella regione, a stabilirsi nel Manitoba, o nei territori limitrofi. Le vedute di questi due uomini riguardo all'immigrazione italiana, specialmente agricola, sembrano piuttosto incoraggianti. Di essi mi valsi anche per promuovere in Montreal, tra i nostri connazionali, una Società di patronato, di cui vi è urgente bisogno, come spiegherò più innanzi. Il dott. Brisson, con ragione, mi faceva osservare che, se i Francesi e i Belgi sono riesciti bene nelle regioni del Manitoba, e in ogni parte della provincia di Quebec, che si può considerare territorio più francese che anglo-sassone, ciò non significa che gli Italiani abbiano minori attitudini dei Francesi, ma dipende solo dal fatto che la colonia francese è fornita di mezzi e d'istituzioni, di cui invece è assoluto difetto nella colonia italiana. Ciò è verissimo e trova riscontro anche nell'esperienza di altre colonie straniere, il cui spirito di associazione decise spesso della loro fortuna.

Dopo il franco-canadese, l'elemento russo è quello che ha incontrato maggiore successo come elemento coloniale nel Manitoba. I Mennoniti,

quasi tutti provenienti dalla Russia meridionale, vi si stabilirono fino dal 1875. Nei loro *homesteads*, oggi tanto cresciuti per numero ed estensione, così da formare parecchi villaggi, si trova una popolazione di più di 7000 anime, come rilevo da una recente monografia (*The Mennonites in Manitoba by J. F. Galbraith*), scritta da uno dei più distinti pioneri della colonizzazione russa nel grande Occidente canadese. Da un quadro statistico in essa contenuto si rileva che la colonia Mennonita aveva nel 1900 una popolazione di 7764 persone; occupava 145.807 acri di terreni; possedeva 5596 cavalli e 6605 capi di bestiame ovino e bovino. Oggi il valore complessivo dei loro *homesteads* si fa ascendere a circa due milioni di dollari.

Quando si formò il primo nucleo coloniale, quei Mennoniti erano così poveri che bisognò ricorrere a un prestito, garantito da tutti collettivamente, per provvederli delle cose più indispensabili; oggi sono pervenuti ad investire dei capitali nell'Assiniboia, dove i più giovani piantano le tende ed hanno già occupate tre intere *townships*.

Sebbene in più modeste proporzioni, è pure da notarsi il successo delle altre colonie russe dei Doukhobors, nonchè degli Scandinavi e di quelle più recenti degli abitanti della Gallizia (Austria).

In generale, i pionieri di queste e di altre fortunate colonie emigrarono direttamente dai paesi nativi in carovane piuttosto numerose, con preti, maestri di scuola od altre persone più o meno competenti alla testa, e dopo avere preso tutti gli opportuni accordi colle ferrovie, col Governo federale, e colle autorità locali. Così poterono anche presto ricostruire, in mezzo alle deserte praterie canadesi, il villaggio natìo, con ambiente e fisionomia talmente nazionali, da rendere le colonie impervie agli assalti della nostalgia, che è sempre il nemico più formidabile delle imprese coloniali, e per cui queste non di rado si dissolvono, anche quando per altri motivi potrebbero e dovrebbero prosperare.

Quale specie di emigrazione si rechi a popolare oggi il Manitoba, si può vedere dal recente rapporto di Mr. J. O. Smith, Commissario federale in Winnipeg, dal quale tolgo la seguente statistica degli arrivi di immigranti nel Manitoba nei due ultimi anni fiscali 1899-1900 e 1900-1901.

Immigrazione nel Manitoba, negli anni fiscali 1899-1900 e 1900-1901:

	1900	1901
Dall' Inghilterra e dal Principato di Galles . .	2,567	2,962
Dalla Scozia	475	992
Dall' Irlanda	293	340
Dalle Provincie Orientali del Canadà . . .	11,633	8.604
Dagli Stati Uniti	3,791	6,565
Dalla Svezia e Norvegia e dalla Danimarca .	718	2,501
Dalla Germania, dall'Austria e dalla Russia (Tedeschi)	1,443	2,251
Dall'Islanda	446	1,063
Dalla Francia e dal Belgio	362	304
Dalla Rutenia (Galliziani e Bukovini) . . .	5,648	5,050
Da altri paesi	4.134	1.373
Totale . . .	31,510	32,005

Dal Commissariato federale in Ottawa potei avere anche la statistica dell'immigrazione totale nel Canadà durante l'anno finito al 30 giugno del 1901. È singolare come, tra le diverse nazionalità che la compongono, non si faccia distinta menzione della nostra, segno evidente che sono pochi relativamente gli emigranti italiani, che si recano nel Dominio, anche in qualità di braccianti.

Immigrazione nel Canadà, nell'anno fiscale 1900-1901.

Inglesi e Gallesi	9,401
Scozzesi	1,476
Irlandesi.	933
Galliziani	4,702
Tedeschi	984
Ungheresi	546
Austriaci	228
Scandinavi	1,750
Francesi e Belgi	492
Russi e Finlandesi	1,728
Americani degli Stati Uniti. . . .	17,987
Altre nazionalità	8,924
Totale . . .	49,151

Sotto la rubrica *Altre nazionalità* si comprende anche l'immigrazione italiana.

Confrontando le due statistiche, è facile vedere come la maggior parte degli emigranti, che si recano oggi nel Canadà, siano diretti al Manitoba, vuoi per impiegarsi temporaneamente nella mietitura ed in altri lavori dei campi, vuoi per fissarsi stabilmente come agricoltori.

Com'è noto, la legge canadese relativa agli *homesteads* dispone che ogni emigrante, con o senza famiglia, può, dietro semplice domanda fatta al *land-agent* del distretto o della contea in cui intende stabilirsi, ottenere 160 acri di terreno (circa 65 ettari), pei quali egli deve sborsare dollari 10 per le spese di misurazione e registro, e adempiere a certe condizioni, tra cui l'obbligo di risiedere sulla proprietà per tre anni consecutivi, ossia un semestre di ciascun anno, e coltivare un certo numero di acri in detto tempo. A tali condizioni, che non differiscono sostanzialmente da quelle dei *Lands-acts* degli Stati Uniti, si è potuto nel Canadà, come nella vicina Repubblica, colonizzare vastissimi territori, il che fece in molti casi la fortuna dei coloni, che in capo a pochi anni divennero i *free-holders* delle loro terre. Nel Canadà, a differenza degli Stati Uniti, il Governo dispone tuttora d'immense terre, dette della Corona, in buone condizioni, delle quali però approfittano solo quegli immigranti che, oltre ai 10 dollari per le tasse di registrazione, posseggono il capitale necessario per la messa in coltivazione dell'*homestead*, in base agli obblighi tassativi della legge.

Da un calcolo fatto sul luogo, in mezzo ai coloni, rilevai che le spese di arredamento e coltivazione di un *homestead* ascendono, nel primo anno, a più di 500 dollari (2500 franchi). La sola costruzione della casa costa in media, per 4 persone, dollari 150; a questo devono aggiungersi il mobilio, gli strumenti agricoli, la semente e il bestiame colla relativa stalla. L'aratura nei piccoli possessi si fa con bovi o cavalli. I primi si possono avere a dollari 80 il paio; i secondi costano circa 200, se domati e pronti al lavoro, e circa 80, se ancora puledri. È comune opinione nel Manitoba e nelle altre parti del Canadà, dove si danno terre della Corona, che l'emigrante isolato, per dedicarsi con

successo alla coltivazione di un *homestead*, abbisogna di un capitale che va dai 500 ai 1000 dollari, ossia da lire 2500 a lire 5000 italiane.

Quando si considera come pochi dei nostri emigranti possono disporre di tali somme, la concessione degli *homesteads*, alle condizioni volute dalla legge canadese, diviene quasi inapplicabile per la nostra emigrazione, composta in massima parte di contadini poveri.

In ciò sono pienamente d'accordo coll'on. Solimbergo, della cui importante relazione ebbi a riscontrare la verità in più punti, nella mia gita al Canadà. Ma egli pure ammette, che, date per certe famiglie coloniche, di cui non è piccolo il numero nella nostra emigrazione negli Stati Uniti, le condizioni di capitale e gli altri requisiti, da cui dipende la coltivazione con successo di un *homestead*, l'impresa è fattibile, non solo, ma anche raccomandabile. Infatti a pag, 19 della sua relazione egli scrive:

" La gratuità e la feracità naturale della terra, che per produrre " cereali e foraggi non ha bisogno nè di molto lavoro nè di equivalenti " chimici, potrebbe, penso, invogliare qualche speculatore provvisto " di mezzi a mettersi nell'impresa; tanto più che l'allevamento del " bestiame e quelle altre industrie che ne derivano, hanno dato in " questi ultimi anni risultati commerciali veramente notevoli.

" Con un capitale sufficiente per stabilirsi saldamente nei modi e " nelle condizioni che si domandano, di potere, cioè, affrontare senza " scoraggiamento l'alea di un primo impianto, penso che, esente da " imposte, potrebbe il colono ricavare un buon profitto del capitale " impiegato.

" Mi figuro che conducesse con sè delle famiglie povere di la- " voratori italiani, nelle condizioni volute per ottenere, secondo la " legge che regola le concessioni delle terre della Corona, delle sezioni " riunite in modo da occupare uno dei *Townships* (distretti rurali) di " cui è stabilita la misurazione e si danno i diagrammi. Le condi- " zioni rispettive potrebbero essere reciprocamente vantaggiose, te- " nuto conto, da una parte, che la mano d'opera locale è assai co- " stosa e, dall'altra parte, della sicurezza del proprio lavoro. Fatta

" esperienza della terra, della sua natura e dei modi più propri per " cavarne profitto, conosciuto il paese, le sue condizioni specifiche, " l'ordine insomma della vita in quei luoghi, e riconosciuta, a ragion " veduta, la convenienza di rimanervi, lo estendersi poi su più vasta " superficie, mettersi a vita propria indipendente, richiamare altre " famiglie dall'Italia, è cosa che vien naturalmente. Non esito a dire " che un'opera condotta così, con metodo e con sicurezza, potrebbe " non soltanto riuscire un'opera umanitaria e benefica, ma altresì " fruttuosa e rimunerativa per l'una parte e per l'altra degli asso- " ciati all'impresa. Presentata a chi di ragione sotto una forma fa- " cile, avrei motivo di credere che si potessero ottenere anche delle " condizioni speciali e delle agevolezze maggiori di quelle contenute " nelle disposizioni tassative che regolano la materia. Fuori di questo " caso, lo ripeto, di un parziale avviamento spontaneo, per iniziativa " di qualche pionere di colonizzazione che intenda stabilirsi, con ca- " pitale proprio e a proprio rischio, insieme con dei lavoratori agri- " coli, nella qualità di *settlers*, non potrei incoraggiare la prova. E " ancora il successo, anche nei limiti previsti d'una modesta ma si- " cura posizione economica, dipenderà dalle qualità personali degli " interessati, dalle condizioni di primo stabilimento, e da altre circo- " stanze di fortuna inseparabili da simili intraprese ".

Ed è appunto questo il lato, che più occorre studiare, e per cui non ristetti dall'interrogare le persone più competenti, come dirò appresso.

Ad Ottawa, dove mi recai per conferire col Governo federale, ebbi varie conferenze col segretario di Stato, sig. A. W. Scott, e col commissario generale d'immigrazione, signor F. Pedley.

Al primo, dopo avergli spiegato diffusamente gli scopi della nuova legge italiana di emigrazione, chiesi se, in base alla medesima, si potrebbe d'accordo col detto Governo stabilire qualche piano coloniale e fissare i mezzi più acconci per un tentativo di colonizzazione italiana nel Canadà, con famiglie di agricoltori scelti in Italia, tra quelli che avessero i migliori requisiti per un tale esperimento. Al che egli rispose essere lieto di apprendere quanto gli avevo esposto, e mi

assicurò che avrebbe assecondato con piacere ogni sforzo da parte nostra, per l'impianto di qualche colonia di famiglie italiane nel Canadà, essendo egli convinto che non poche zone del vasto dominio canadese si presterebbero bene, tanto per clima, quanto per varietà di prodotti, per un simile tentativo di colonizzazione. Anzi, egli sostenne che la Colombia Inglese (British Columbia), il cui clima in molte parti si avvicina a quello della California, e dove crescono bene tutte le specie di ortaggi e legumi, nonchè la vite e una grande varietà di frutta, sarebbe da preferire, per gli Italiani, al Manitoba, sebbene anche in questa provincia si possano, oltre al frumento, coltivare molti altri prodotti.

Ma richiesto nuovamente da me circa gli aiuti da parte del Governo, egli mi osservava, che il Governo canadese non potrebbe derogare alla comune legge che regola la concessione degli *homesteads*, non volendo creare precedenti, che potessero venire invocati da altre nazionalità. Da questi e da altri ragionamenti, potei argomentare che il Governo canadese è disposto ad accordarci tutta la protezióne che desideriamo, ed anche a riconoscere ed accreditare presso le autorità locali gli Istituti di patronato che il Commissariato intendesse organizzare a scopo di protezione dei nostri emigranti; ma che non si potrebbero chiedere speciali condizioni o privilegi di sorta. Così è da escludere che i nostri emigranti possano ottenere sussidi per il viaggio dal paese di provenienza (come si è fatto per il passato) o anticipazioni delle spese d'impianto dei nuclei coloniali.

Altrettanto udii ripetermi dal Commissario generale, signor F. Pedley, a cui feci le stesse domande, e che, mostrandosi lieto della possibilità che l'emigrazione italiana si diriga al Canadà in maggiore quantità che nel passato, escludeva anch'esso ogni aiuto, da parte del suo Dipartimento, che non fosse di carattere puramente morale.

Il signor Pedley è d'avviso, come lo sono anch'io da molto tempo, che la prima condizione di successo, per l'impianto di una colonia italiana, è di evitare il collocamento di famiglie o isolate o in mezzo ad altre di diversa nazionalità. Occorre curare fin da principio la formazione del primo nucleo, che dev'essere composto degli stessi elementi

nazionali. All'osservanza di questo principio deve il Manitoba la prosperità delle sue colonie, raggruppate, nella maggior parte dei casi, secondo elementi etnici affini.

Ma per la formazione di un nucleo di qualche importanza, fa d'uopo disporre di più sezioni limitrofe, ciascuna sezione essendo di 640 acri, e perciò capace di quattro *homesteads* soltanto; e se le famiglie sono molte, bisogna occupare un'intera *Township*, cioè 36 sezioni, non compresi i terreni per le scuole. Per riuscire a questo, l'aiuto morale del Governo sarebbe prezioso. Da esso dipende di facilitare l'occupazione di più sezioni limitrofe, quando già su qualcuna di esse esistessero precedenti impegni o vincoli da parte di altri possessori. Altrettanto può dirsi in linea di strade, di scuole, di polizia locale, ecc., tutte cose per le quali anche il semplice aiuto morale del Governo centrale varrebbe molto, come dice il signor Pedley.

La Direzione della grande ferrovia Canadese del Pacifico, che, com'è noto, dispone ancora di milioni di acri lungo i binari, a prezzi che vanno da dollari 3 a dollari 5 all'acre, mi assicurò che potrebbe fare speciali concessioni, solo quando si trattasse di qualche impianto coloniale considerevole. Nel qual caso, oltre a forti riduzioni nel prezzo dei terreni e facilitazioni nel modo dei pagamenti, accorderebbe speciali favori nel trasporto degli emigranti e delle loro masserizie nelle località che si volessero colonizzare, come ha già fatto per altre colonie, i cui pionieri si recarono nel Manitoba in numerose carovane, occupando terreni della ferrovia.

Ma con tutto ciò, la quistione del come provvedere le famiglie coloniche italiane dei capitali necessari a mettere in coltivazione i rispettivi *homesteads*, non si risolve affatto.

Qualcuno proporrebbe, come credo che già si sia fatto in qualche colonia francese, la costituzione di una *ferme hospitalière*, la quale dovrebbe sorgere nel centro della località che si vuole colonizzare. I coloni e le loro famiglie, in tal caso, alloggerebbero in questa specie di ospizio e non avrebbero bisogno di costruirsi subito le case. Di giorno si recherebbero ciascuna a lavorare nel proprio *homestead*, e la sera tornerebbero all'ospizio, dal quale, oltre al vitto ed all'alloggio, dovreb-

bero fornirsi loro gli strumenti, le sementi, il bestiame, e quanto altro può occorrere per la lavorazione dei campi. Il tutto da rimborsarsi, poi, a rate dai coloni, a misura che progrediscono i proventi delle loro aziende.

Quando gli *homesteads*, di cui la *ferme hospitalière* ha promosso lo sviluppo nel modo indicato, divengono *self-supporting*, cioè bastano a se stessi, la casa-madre si trasporta altrove, in mezzo a nuovi coloni, per ripetere le stesse operazioni, se pure non si preferisce di trasformarla in magazzino industriale per la produzione dei latticini, e specialmente del burro e del formaggio, la cui fabbricazione è la principale occupazione dei coloni canadesi durante l'inverno. In tal caso le famiglie coloniche, mettendo il latte in comune e lavorando alla comune produzione dei latticini, avrebbero modo di lavorare e guadagnare abbastanza bene anche nella stagione invernale, quando la neve e i ghiacci impongono un ozio forzato ai lavoratori dei campi.

Ma chi anticiperà i capitali, per la formazione del podere ospitaliero nel modo indicato? Alcuni mi hanno assicurato che la provincia, in cui si andrebbe a costituire il nucleo coloniale, in considerazione dei vantaggi che deriverebbero ad essa dalla coltivazione dei nuovi terreni, contribuirebbe largamente alla formazione di tale istituto, pel quale darebbe gratuitamente il terreno necessario, e forse anche qualche dotazione in denaro o in natura. Del resto, mi osservarono altri, il podere ospitaliero potrebbe farsi *self-supporting* fino dal primo anno, circondandolo di estesi terreni, e obbligando le famiglie coloniche a coltivarli a turno, cioè dando ciascuna una parte del suo tempo alla coltivazione dei medesimi, il cui prodotto servirebbe a coprire parte delle spese d'impianto e di esercizio.

Qualche cosa di simile potrebbe farsi per la nostra emigrazione agricola nel Canadà, qualora, ripeto, potessero trovarsi fra noi dei contadini in grado di approfittare della concessione gratuita dei terreni, cogli obblighi che la legge impone.

La quistione come mettere le risorse agricole del Canadà alla portata dei nostri emigranti nullatenenti, come già si misero a quella di altre nazionalità, mi ha molto preoccupato. Non mancai di intervi-

stare le persone più competenti in fatto di colonizzazione, tra cui l'on. G. Gouin, Ministro di agricoltura e commercio e il signor E. Marquette, direttore dell'*Immigration Bureau* della provincia di Quebec.

Il signor Gouin crede che i coloni sprovvisti di mezzi pecuniari potrebbero fissarsi per qualche tempo nella provincia di Quebec, in qualità di giornalieri, per i lavori di diboscamento. Dal Governo di quella provincia furono fatte concessioni di terreni, coll'obbligo ai concessionari di diboscarli entro un certo limite di tempo, sotto pena di revoca e annullamento della concessione, se non si adempie al contratto nel tempo stabilito. La domanda, quindi, di operai per questa specie di lavori è grande; essi sono ben pagati, ricevendo dai 15 ai 20 dollari al mese, oltre il vitto e l'alloggio. Vi sono anche dei proprietari disposti a cedere una parte dei terreni diboscati all'operaio, dopo che questi abbia passato un certo numero di anni al loro servizio.

Il signor Marquette è parimente di avviso che gli Italiani, disposti a lavorare nelle tante *farms* (poderi) che si coltivano direttamente dai loro proprietari, potrebbero iniziare così, anche senza mezzi propri, la loro carriera coloniale, e dopo qualche tempo trovarsi forniti di utile esperienza e anche di qualche capitale per coltivare per conto proprio.

Egli consiglierebbe un simile tirocinio anche a quegli emigranti che avessero capitali per acquistare subito della terra. Infatti, non di rado, il maggior successo coloniale venne riportato dagli emigranti che fecero il noviziato presso proprietari. E anche oggi la maggior parte degli *homesteads*, parzialmente coltivati e offerti in vendita o in fitto, appartengono appunto ad emigranti, i quali credettero che bastasse possedere la terra per vedere le messi crescere e far quindi fortuna. A questo riguardo, anzi, il signor Marquette crede che per gli emigranti con piccoli capitali vi sarebbero occasioni per un buon investimento, prendendo in affitto qualcuno degli *homesteads*, già in parte coltivati; ciò che in molti casi è più conveniente e vantaggioso, per l'emigrante novello, che non sia l'*optare* per uno nuovo, cogli obblighi tassativi di costruirvi subito la casa, dissodarlo e fornirlo di tutto ciò

che è necessario alla sua coltivazione. Ma comunque si pensi di collocare l'emigrante italiano che nulla possiede, ***guardatevi bene*** (egli pure mi diceva) ***dal mandare una famiglia di coloni alla ventura.*** Il successo dei progetti coloniali dipende quasi sempre dal modo come si riesce ad organizzare il primo nucleo di coloni. Perciò è da insistere anzitutto sovra una buona scelta delle famiglie in Italia, e quindi procedere ad un'abile organizzazione del primo nucleo, nella regione o località che si vuole colonizzare.

Per mio conto, aggiungerò che, sebbene io creda buona l'idea di iniziare la carriera coloniale coll'affitto, anzi che coll'acquisto di terreni, non la ritengo tuttavia molto pratica rispetto alla nostra emigrazione. Gli ***homesteads*** o altre specie di proprietà in buone condizioni, vuoi per fertilità di terreno, vuoi per viabilità e vicinanza di mercati, hanno generalmente prezzi di affitto, che le borse degli emigranti nostri non potrebbero pagare, specie se dette proprietà si trovano nelle provincie di Quebec e di Ontario. Più pratica invece mi parrebbe l'altra idea di collocarli temporaneamente presso proprietari di terreni, con lavoro a giornata, specialmente nelle due provincie anzidette, dove il clima è meno rigoroso.

Con salari che vanno in media dai 15 ai 20 dollari al mese, oltre il vitto e l'alloggio, i nostri emigranti potrebbero forse, in capo a pochi anni di servizio, risparmiare abbastanza per ritornare in Italia con un piccolo capitale, o per stabilirsi definitivamente nel Canadà come coltivatori per conto proprio.

Ma, sia che si vogliano avviare i nostri emigranti ad occupazioni temporanee, sia che si cerchi di stabilirli nel Manitoba ed in altre provincie come agricoltori, conviene in ambedue i casi che la nostra emigrazione, al suo arrivo nel Canadà, trovi chi la protegga. Perciò, approfittando del mio soggiorno in Montreal, procurai, coll'aiuto del R. Console, conte Mazza, e della parte migliore e più intelligente della nostra colonia, di gettare le basi di una Società di patronato, a norma degli articoli 32 della legge e 38 e 39 del regolamento sulla emigrazione, e sulle traccie di quelle già fondate in Nuova York e in Boston; e, grazie all'energia e al patriottismo del Comitato promotore, la Società fu prontamente costituita.

Le persone che accettarono di farne parte, dimorano da parecchi anni nel Canadà, conoscono i bisogni della nostra emigrazione, sono ben note alla colonia, e godono la stima dei loro connazionali.

Lo statuto e il regolamento, approvati dall'assemblea e di cui una copia fu mandata al Commissariato dell'emigrazione in Roma, mostrano gli scopi della Società, e come essa intenda di raggiungerli, costituendosi come persona giuridica, sotto la forma di una *Italian Immigration Aid Society*, secondo la legge federale del *Chapter* 66 *of the Revised Statutes of Canada*, intitolata *An Act respecting Immigration Aid Societies.*

Nell'articolo 3 di quella legge troviamo infatti che *Immigration Aid Societies* possono essere formate in ogni distretto, allo scopo di assistere gl'immigranti che arrivano dall'Europa, di aiutarli a trovare impiego nelle varie specie di lavori, così agricoli come industriali, tanto nelle miniere, quanto nelle costruzioni per conto di ferrovie ed altri appaltatori di lavori. I soci sottoscrittori, fissati in numero di 25, hanno versato ciascuno il capitale prescritto per la formazione della società. È necessario però che il contributo dei soci venga presto aumentato con altre entrate, compreso un sussidio da parte del Commissariato dell'emigrazione.

Gli emigranti, che d'ora innanzi si recheranno nel Canadà a scopo di lavoro, verranno posti sotto il patronato della Società italiana testè costituita, al cui ufficio di lavoro faranno capo i principali intraprenditori ed industriali del Canadà per ricerca ed impiego di manovali, minatori, contadini ed altri operai italiani, i quali formano nella stagione buona il contingente dell'emigrazione temporanea. La Società curerà, non solo l'adempimento, da parte degl'imprenditori, dei patti stabiliti coi nostri operai, ma spedirà suoi rappresentanti sui luoghi di lavoro, per informarsi del trattamento fatto agli operai stessi. Del pari la corrispondenza colle famiglie degli emigranti, che oggi è nelle mani di banchieri ed agenti poco scrupolosi, e fonte di illeciti guadagni, e perfino di inganni a loro danno, avrà il suo *Post Office* negli uffici della Società medesima, dove, in seguito, dovrà sorgere anche un ricovero temporaneo, per quegli emigranti che si

recano nel Canadà senza indirizzo di sorta, che devono aspettare qualche giorno per trovare l'impiego desiderato, e ora, non di rado, divengono preda dei tenitori dei *lodging-houses*. E non solo l'emigrazione temporanea, ma anche quella permanente dovrà ricevere assistenza dalla nuova Società italiana.

A questa, e non a chi vive lontano dal teatro d'azione, spetta di risolvere sul terreno della pratica, le quistioni accennate in questo scritto, circa i mezzi ritenuti migliori per l'introduzione di famiglie coloniche nel Canadà. Ad essa infine spetta giudicare e decidere, caso per caso, che cosa convenga meglio per una tale o tale altra famiglia di coloni, se l'*homestead* o l'affitto; se acquistare terreni per conto proprio, o collocarsi per qualche tempo a lavorare a giornata presso qualcuno dei tanti proprietari di tenute e poderi.

Io spero che anche il Governo canadese potrà fra breve tempo apprezzare, dal canto suo, i servigi della Società italiana, la quale non mancherà di contribuire ad un sempre crescente progresso delle industrie e dell'agricoltura del Canadà, facilitando e regolando la distribuzione del forte, tenace e intelligente lavoro italiano in quella vastissima regione.

Accogliendo le proposte presentate dal Commissario in missione, cav. Rossi, d'accordo col Conte Mazza, R. Console d'Italia a Montreal, e avuta l'approvazione del Ministro degli affari esteri, il Commissariato, nel novembre 1902, inviò alla Società di patronato costituitasi a Montreal la somma di L. 5000, per spese d'impianto e per l'avviamento del patronato suddetto, riservandosi di fissare la misura del concorso pecuniario sul fondo dell'emigrazione per l'intero anno 1903, quando si sarà vista in pratica l'azione svolta dalla Società.

ISTITUTI DI PATRONATO DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA
negli Stati Uniti.

Relazione del cav. EGISTO ROSSI, commissario dell'emigrazione in missione

---

New York, novembre 1902.

Seguendo le istruzioni datemi dal R. Commissario generale dell'emigrazione, ho cercato di attuare il patronato degli emigranti in Nuova York col mezzo di tre differenti società, e spero che i benefici effetti della triplice istituzione giustificheranno il concorso che si domanda per questo oggetto al *Fondo per l'emigrazione*.

È noto che negli Stati Uniti, a differenza di altri paesi, non sono tollerate ingerenze di Governi esteri in materia d'immigrazione. Di qui la necessità di affidare il patronato dei nostri emigranti a Società od Istituti privati, come si è fatto dalle altre nazioni europee. Mio primo compito fu perciò quello di studiare quali tra le Società, che in un modo o in un altro si occupano in Nuova York dell'immigrazione italiana, siano meglio in grado di rispondere agli intenti della nuova legge sull'emigrazione.

A mio parere, ed anche a quello del R. Console e delle persone più autorevoli di questa Colonia, le Società, a cui il Commissariato, per le ragioni che dirò in seguito, potrebbe d'ora innanzi affidare la tutela dei nostri emigranti, al loro arrivo in questa città, sono le seguenti:

1° *Società per la protezione degli immigranti italiani;*

2° *Società Italiana di Beneficenza;*

3° *Società di San Raffaele.*

Comincerò dal riferire sulla prima. La *Società per la protezione degli immigranti italiani*, sorta principalmente per opera di persone benefiche americane, ha per scopo di dare consigli, informazioni,

aiuti e protezione agli immigranti che arrivano in Nuova York, sia per rimanervi, sia per internarsi negli Stati Uniti.

Essa si prefigge di effettuare il suo programma nel seguente modo:

a) collo stabilire e mantenere un ufficio d'informazioni ed un ufficio di collocamento;

b) col mettersi in relazione con intraprenditori di lavori, allo scopo di poter procurare lavoro agli immigranti italiani;

c) coll'invigilare perchè gli immigranti italiani non siano vittime di abusi;

d) col far conoscere agli immigranti i diritti e i doveri del cittadino, secondo la costituzione dello Stato e del Governo federale; e col far loro godere i diritti consentiti dalla costituzione;

e) col procurare agli immigranti italiani la simpatia, la cooperazione ed i privilegi, per quanto è possibile, delle organizzazioni industriali del paese, assicurando pure l'appoggio delle Istituzioni di beneficenza a quegli immigranti che possano aver bisogno di soccorso.

La Società ha vietato a sè stessa, per statuto, di prender parte a propagande politiche o vincolarsi a speciali confessioni religiose. Essa rispetta tutte le opinioni e, animata da spirito di tolleranza e fraternità, cerca di unire le forze di tutti, per portare a compimento gli scopi che si è prefissa di raggiungere.

Sebbene costituita da poco tempo (appena due anni), la Società ha fatto rapidi progressi. Presentemente essa ha tre reparti, cioè:

1° Protettorato ad *Ellis Island;*

2° Ufficio d'informazioni al n. 17, State Street, Nuova York;

3° Ufficio di collocamento al n. 17, State Street, Nuova York.

Questi reparti sono collegati fra loro ed agiscono sotto la sorveglianza del Comitato esecutivo, composto del presidente, del segretario e del tesoriere.

1. — *Protettorato ad Ellis Island.* — La Società ha due impiegati addetti a questo servizio, i quali hanno conoscenza della lingua inglese, come pure delle leggi di immigrazione e degli usi del paese, e perciò possono prestare utile assistenza agli immigranti italiani in arrivo, ed anche alle autorità d'immigrazione ad *Ellis Island*, che con-

fidano nella loro capacità ed onestà, e veggono di buon occhio l'opera loro nella detta stazione federale.

Essi sono sempre a disposizione degli immigranti, appena questi abbiano passata la visita delle autorità d'immigrazione, e fanno quanto è possibile per rintracciare i parenti, ai quali sono diretti, per ricercare i bagagli smarriti, e per dare loro tutte quelle informazioni e quei consigli di cui possano abbisognare.

Il numero degli immigranti assistiti da questi due agenti non può essere precisato, perchè molti immigranti hanno bisogno di piccolo aiuto, e di questi non si serba nota. I due agenti si trovano tutti i giorni all'isola, continuamente occupati da mane a sera.

Gl'immigranti esclusi dallo sbarco vengono informati dei motivi per cui non sono ammessi negli Stati Uniti. Nei casi in cui l'esclusione sia stata causata da false dichiarazioni, gli agenti della Società cercano di mettere le cose in chiaro, riuscendo, soventi volte, ad ottenere lo sbarco degli immigranti, i quali altrimenti sarebbero rinviati in Italia.

Oltre al privilegio dell'ammissione dei suddetti agenti, la Società ha ottenuto dal Commissario federale dell'immigrazione la facoltà di far accompagnare, per mezzo di speciali rappresentanti, gli immigranti ammessi alla sbarco e che si recano nella città di Nuova York, all'ufficio della Società al n° 17 State Street; d'onde vengono inviati presso i parenti od amici, a mezzo di guide di fiducia della Società e con minima spesa.

Questo sistema ha per effetto di diminuire gli abusi, a cui erano finora soggetti gl'immigranti da parte degli agenti di albergatori, che vanno ad incontrarli al *Barge Office* (*Battery*); di modo che, quando gl'immigranti hanno l'indirizzo della persona a cui sono diretti, e quando si lasciano assistere dalla Società, possono essere sicuri di arrivare presso gli amici o parenti in breve tempo, e senza esporsi a inganni e frodi da parte degli agenti medesimi.

Gli immigranti diretti a Nuova York, ma senza indirizzi precisi di parenti od amici, sono inviati alla Casa di ricovero della *Società di beneficenza italiana*, d'onde vengono poscia diretti a suo tempo agli

amici o parenti, o fatti partire per la propria destinazione. Durante il tempo in cui rimangono in questa Casa di ricovero, pagano l'alloggio ed il vitto, in ragione di 50 soldi (mezzo dollaro) al giorno (colazione, pranzo, cena e letto).

In poco tempo (circa due mesi) dacchè il Commissario federale permise alla Società d'istituire il servizio di scorta, sono stati accompagnati alle loro destinazioni, con minima spesa, il cui ammontare è fissato dalla Società a seconda delle distanze, 1173 emigranti. Si ha ragione di credere che, quando questo nuovo servizio della Società diverrà noto a tutti, il numero degli immigranti che ne godranno il beneficio diventerà sempre maggiore. Questo è uno dei forti ostacoli finora opposti contro gli abusi perpetrati dai così detti *runners* (agenti di albergatori) a danno dei poveri immigranti.

La Società ha pure recentemente ottenuto dal Dipartimento di Polizia la facoltà di esercitare una certa sorveglianza sul rilascio e sulla rinnovazione delle licenze per alberghi e locande per emigranti. In tal modo potrà esser negata la licenza a quegli albergatori e locandieri che avessero commesso abusi a danno degli emigranti.

2. — *Ufficio d'informazioni* (17, State Street, Nuova York). — Questo ufficio è aperto al pubblico dalle 9 antimeridiane alle 5.30 pomeridiane, e in media risponde giornalmente a più di 50 persone, che vi si rivolgono, sia personalmente, sia col mezzo di lettere o telegrammi.

Il lavoro eseguito in quest'ufficio è quasi simile a quello di *Ellis Island*; con la differenza che la maggior parte delle informazioni vien data ai parenti od amici degl'immigranti in arrivo o arrivati già da qualche tempo. In esso si prende cura anche delle rimesse di denaro fatte dai parenti, che sono in America, agli immigranti in arrivo o trattenuti a *Ellis Island*. Durante l'ultimo anno fiscale il detto ufficio ha ricevuto più di 10,000 dollari, che furono distribuiti agli immigranti, senza spesa alcuna da parte dei medesimi.

L'attenzione e l'opera della Società furono sovente rivolte anche a casi di abusi, avvenuti fuori di Nuova York. Le indagini fatte sul luogo per mezzo dei suoi impiegati ebbero felice esito, specialmente quelle per gli abusi contro gli operai italiani nelle miniere di fosfato della Carolina del Sud.

3. — *Ufficio di collocamento.* — Per mezzo di quest'ufficio la Società si incarica di occupare gli immigranti che cercano lavoro.

L'ufficio di collocamento ha molte domande di operai italiani e cerca di soddisfare alle richieste nel più breve tempo possibile.

L'utilità di tale ufficio di collocamento andrà sempre crescendo, a misura che gli Italiani ne comprenderanno l'importanza, e la Società spera che, mediante quest'ufficio, non solo l'immigrante italiano sarà sottratto alle influenze del *Boss* e di altre persone di poca coscienza, che cercano speculare su di lui, ma che, protetto e consigliato, diverrà un fattore utile alla prosperità di questo paese.

La Società per la protezione degli immigranti italiani fu eretta a ente giuridico sotto le leggi dello Stato di Nuova York nel mese di marzo del 1901.

L'amministrazione della Società è formata come segue:

Presidente, Elliot Norton, 135 Broadway, N. Y.

Tesoriere, W. B. Howland, 287 Fourth Ave., N. Y.

Segretario archivista, Miss. S. W. Moore, 231 So. 5th Ave., Mt. Vernon, N. Y.

Segretario di corrispondenza, Gino C. Speranza, 11 Broadway, N. Y.

Consiglio direttivo:

Miss Emma Brace.
W. Franklin Brush.
Ernest H. Crosby.
Charles P. Fagnani.
Henry E. Gregory.
W. B. Howland.
Mrs. Lorillard Spencer.
Joseph T. Keiley.
Mrs. Elvelyn Lovejoy.
William H. Baldwin, Jr.
Miss S. W. Moore.
Elliot Norton.
James K. Paulding.
Gino C. Speranza.
Miss Jane E. Robbins.
Celestino Piva.

Il presidente, signor Elliot Norton, avvocato di Nuova York, è figlio del chiaro professore Norton, che da parecchi anni commenta ed illustra Dante e la Divina Commedia nell'Università di Harvard (Boston). Il segretario, signor Gino Speranza, avvocato nella stessa città, nacque in Italia da genitori italiani, e il padre di lui è pre-

sentemente professore di letteratura italiana nel Columbia College di Nuova York. Fanno pure parte del Consiglio direttivo, come si è visto, vari soci italiani. Inoltre il personale, a cui è affidata la gestione dei diversi rami del patronato, è italiano, ad eccezione del direttore del *Labor Bureau*, signor Phipard, che è americano; e ciò, perchè occorrono per tale carica speciali cognizioni ed attitudini, che non si incontrano facilmente fra gli Italiani. Perciò la Società, sebbene di origine americana, ha ammesso a far parte della sua amministrazione anche soci ed impiegati italiani. Gl'immigranti che vengono in contatto con essa sono avvicinati sempre da impiegati nostri, anche nel *Labor Bureau*, dove è pure italiano l'impiegato assistente del direttore, sopra menzionato, signor Phipard.

Stato finanziario. — La Società non ha capitali, nè rendite patrimoniali. Queste sono rappresentate dalle borse dei soci fondatori, che si sono tacitamente impegnati a sopperire ai bisogni della Società, secondo se ne manifesta il bisogno, con erogazioni per conto proprio, e con collette tra i soci ordinari ed i loro amici. Tuttavia la Società, anche senza capitali propri, può andare avanti bene, come del resto molte altre Società di beneficenza americane; le quali, pur non possedendo rendite patrimoniali considerevoli, pure fanno opere meravigliose, sicure, come sono, di poter contare sulla liberalità dei loro soci ed amici per il denaro necessario a coprire le spese preventivate nei bilanci.

Le spese regolari e fisse della Società per l'esercizio del suo patronato, quali potei ricavarle dall'esame dei suoi registri, ascendono mensilmente a dollari 489; nella quale somma si comprendono i salari del personale, la pigione dei locali e le spese di cancelleria e di illuminazione. Vi sono altre spese straordinarie, di cui è difficile valutare l'entità, come a dire spese di viaggio per ispezioni sui luoghi di lavoro, per stampa di circolari e di avvisi o notizie nei giornali (1). Ritengo

---

(1) Nell'allegato *A* (pag. 45) è riportata la previsione delle spese per l'anno 1902-1903 quale risulta da notizie fornite al Commissariato in data 9 giugno 1902 dal Presidente della Società per la protezione degli immigranti italiani.

che un sussidio di venti o venticinque mila lire dovrebbe bastare, almeno finchè la Società non provi di avere esteso le operazioni del suo patronato a nuovi obbiettivi, come ad es. promuovere colonie agricole (ciò che fa parte del suo programma di patronato), o aprire succursali e agenzie in altri centri d'importanza per gl'immigranti italiani.

Società Italiana di Beneficenza. — La Società Italiana di Beneficenza esiste da oltre un decennio. In origine aveva il solo scopo di recare aiuto ai più poveri della colonia, ciò che in parte fa anche oggi, elargendo piccoli sussidi in denaro e distribuendo carbone, generi alimentari e medicinali.

Ma oggi la Società si è organizzata e costituita in ente morale, sotto il nome di *Istituto Italiano di Beneficenza*, e ha aggiunto all'antico programma, più sopra accennato, anche un servizio di alloggio per gl'immigranti. A questo scopo acquistò di recente due case.

Il Comitato direttivo si compone delle persone seguenti, che sono tra le più facoltose della colonia:

Celestino Piva	Lionello Perera
Giovanni Cavagnaro	Antonio Zucca
Giuseppe Francolini	G. P. Morosini
Francesco Zanolini	Andrea Cuneo
Elliot S. Norton	Angelo Legniti.

Ermenegildo Paladini

Il comm. Piva, che molto contribuì col proprio denaro alla ricostituzione della Società, di cui è presidente, è un ricco e noto industriale, proprietario di setifici in New-Yersey, dimorante in Nuova York da molti anni, e che si è sempre distinto per i suoi atti generosi verso la colonia. Il segretario di essa, signor F. Zanolini, è un banchiere di questa città, noto pure nella colonia, del cui benessere si è sempre occupato con energia ed amore.

Stato finanziario. — Le entrate e le spese di questa Società risultano dal bilancio preventivo pel 1902-1903, allegato alla presente relazione (1).

L'Istituto italiano di beneficenza è la sola delle tre Società che possieda un capitale patrimoniale di circa dollari 7,000, come risulta dal suo bilancio, e di cui soltanto l'interesse viene usato per gli scopi sociali. A questo interesse devono aggiungersi le entrate dovute ad altri cespiti, come proventi delle feste e delle collette tra gli amici, nonchè contributi personali dei soci.

Il signor C. Piva dà, come suo contributo regolare, dollari 1,000 all'anno, ed in proporzione delle spese generali dànno tutti gli altri soci del Comitato direttivo. Perciò, all'infuori dell'interesse dei 7,000 dollari di capitale fisso, non è possibile prevedere le entrate della Società, le quali dipendono in massima parte dalla volontà degli oblatori.

Come risulta dal bilancio allegato, le spese dell'Istituto italiano di beneficenza possono dividersi in due categorie: spese per il funzionamento del servizio di patronato per gli immigranti, e spese aventi carattere di pura beneficenza (soccorsi in danaro, medicinali, commestibili, ecc.), le quali formano un conto a parte. Le prime ascendono a dollari 9,600; e sarei di avviso che il sussidio del Commissariato avesse la stessa proporzione di circa la metà, e si fissasse, per l'anno 1902-1903, nella cifra di lire 25 mila.

L'aumento sensibile nel bilancio dell'Istituto italiano di beneficenza è dovuto principalmente ai nuovi servizi di emigrazione, che ha intrapreso d'accordo colla Società italo-americana. Detti servizi consistono, prima di tutto, nel sottrarre gl'immigranti alla cupidigia degli esercenti locande; nel far ricerca dei loro parenti e nel procurar loro lavoro, sia direttamente, sia servendosi del *Labor Bureau* della Società per la protezione degli immigranti italiani, allo scopo che non abbiano a pagare la così detta *bossatura*. Li provvede inoltre di vitto ed alloggio, anche gratuitamente se privi di mezzi, li fa accompagnare da un ap-

(1) Vedasi l'allegato *B* a pag. 46.

posito impiegato alle diverse stazioni ferroviarie, provvedendoli dei biglietti ferroviari occorrenti per giungere a destinazione, raccomandandoli ai conduttori dei treni, affinchè, ignari della lingua e privi di guida, non debbano sbagliare treno o strada; coopera, nel limite del possibile, colla Società per la protezione degli immigranti, sia nella ricerca dei parenti, sia nel procurare loro lavoro, come più sopra si è detto, e facilita alla stessa Società l'alloggio, calcolando le giornate di presenza nella Casa di ricovero, per vitto ed alloggio, a soli 30 soldi (30 centesimi di dollaro) per persona. L'Istituto italiano di beneficenza ha così allargato, e forse triplicato il suo programma, che si può riassumere in questi quattro rami di patronato: 1° cucina economica; 2° asilo notturno; 3° assistenza medica agli ammalati e convalescenti; 4° sovvenzioni di denaro, generi alimentari, vestiari ai bisognosi, e rimpatrio per gli inabili al lavoro.

Società di San Raffaele. — La Società denominata San Raffaele esiste dal 1891, per opera della Congregazione dei missionari italiani di San Carlo, promossa e diretta da monsignor Scalabrini, vescovo di Piacenza. Fu una delle prime istituzioni che rivolse le sue cure al patronato dei nostri emigranti al luogo di sbarco in Nuova York. Ebbe sempre vita molto stentata; per qualche anno mostrò qualche maggiore attività, per opera del missionario, padre Bandini, il quale era riuscito ad interessare alle sorti di essa alcune persone autorevoli ed influenti nel partito ecclesiastico. Fu poi a lui surrogato il padre Saboglio, lasciato con mezzi del tutto insufficienti. Allora, dietro i suggerimenti dell'ambasciatore italiano, barone Fava, il Ministro degli affari esteri, barone Blanc, istituì in Ellis Island un Ufficio governativo per il patronato degli emigranti, che rendeva quasi superflua la presenza di un agente della San Raffaele in detta Isola.

Colla recente visita di monsignor Scalabrini in Nuova York, quella Società fu riorganizzata e costituita in ente morale, con un Comitato, di cui era presidente il testè defunto monsignor Corrigan, arcivescovo di Nuova York, e a cui succederà nella stessa carica il nuovo arcivescovo, monsignor Farley.

I membri componenti il Comitato della Società di San Raffaele sono i seguenti:

Presidente: Già monsignor M. A. Corrigan D. D.
Vice-Presidente: Gen. Luigi Palma di Cesnola.
Segretario: Rev. Gh. Ferrante.
Tesorieri: J. N. Francolini.
Dott. Luigi Roversi.
Avv. E. A. Phelbin.
Agente: Rev. Giacomo Gambera.

La San Raffaele, in base alla nuova organizzazione, prende oggi una parte più attiva nel patronato dei nostri emigranti, che essa attua in cooperazione colle altre due Società laiche, e rappresenta, per così dire, la parte spirituale del nostro patronato. Come le altre Società straniere, rappresentate in *Ellis Island*, hanno le diaconesse e le *matrons*, che prendono cura delle donne, specialmente delle madri con bambini lattanti, di quelle in istato interessante, dei vecchi, ragazzi, ecc., così le nostre Società di patronato hanno il reverendo padre Gambera della San Raffaele, che presta quotidianamente utile servizio in *Ellis Island*, dove egli si reca per assistere la nostra emigrazione, e specialmente donne, vecchi, fanciulli senza genitori o parenti. La Società mantiene un ricovero temporaneo (*Immigrants' Home*), appunto per gl'immigranti di tale categoria, capace di una ventina di letti, e situato in località di facile accesso.

Nell'anno 1901-902 la Società di San Raffaele potè dare ricovero, almeno momentaneamente, a 705 immigranti italiani, di cui 185 donne e 277 minorenni.

Questa Società non ha un patrimonio fisso, e spende per la sua opera quanto riceve dalla carità privata. Non si può fare perciò un'esatta previsione delle sue entrate. I membri del Comitato dànno mensilmente danaro (chi più, chi meno) per una parte delle spese occorrenti al mantenimento della istituzione.

Da un esame dei registri della Società risulta che questa sostiene

ogni mese una spesa ordinaria di dollari 240 (1). Le spese complessive, nello scorso anno, ascesero a dollari 4,440, comprese alcune spese straordinarie. Alle spese si fa fronte colle offerte dei membri del Comitato e delle Missioni di San Carlo, nelle cui chiese si fa la questua. Con le quali offerte, lo scorso anno, tolta la parte rappresentata dal sussidio del Commissariato (dollari 1897, equivalenti a L. 10,000), si copersero tutte le spese. Il nuovo impianto della Società è costato più di mille dollari, pel quale, come per una parte dell'arredamento, si provvide col sussidio suddetto.

Non sono però le cifre sopra esposte che dobbiamo prendere per base di un preventivo di spesa per il nuovo anno, poichè alcune spese non sono destinate a riprodursi. Per qualche anno avvenire le spese potrebbero aggirarsi intorno a 3 mila dollari (2). Perciò, adottando per questa Società gli stessi criteri che abbiamo adottato per le altre nel fissare i rispettivi sussidi, cioè di contribuire col Fondo dell'emigrazione per circa la metà della spesa, io sarei d'avviso che il Commissariato potesse assegnare alla San Raffaele un sussidio di circa 1500 dollari, pari a lire 7500 in oro. Tanto questo sussidio, quanto quello dell'Istituto italiano di beneficenza, il cui ricovero ha scopi affini a quello della San Raffaele, potrebbero cumularsi in un solo, sotto unico titolo, lasciando in facoltà del Consolato di dividere ed assegnare la parte che spetta a ciascuna delle due Società. La Società di San Raffaele, in tal caso, si obbligherebbe a prendere nel suo ospizio solo le donne ed i fanciulli, lasciando a quello della beneficenza i maschi e gli adulti.

Tali essendo le condizioni delle tre Società, a cui proporrei, d'accordo con questo R. Consolato, di affidare il patronato dei nostri emigranti, mi sia lecito aggiungere che è necessario che esse agiscano

(1) Vedasi l'allegato *C* a pag. 47.

(2) Dal rendiconto generale per l'anno solare 1902, inviato dalla Società San Raffaele l'8 gennaio 1903, risulta che la spesa totale per affitto della Casa di ricovero, vitto, fornitura, servizio del ricovero, servizio ad Ellis Island, posta e telegrafo, ascende a dollari 3202,50.

concordemente per lo scopo che hanno in comune, cioè la protezione degli immigranti italiani negli Stati Uniti.

In origine, cioè al principio delle trattative, tentai (come il Commissariato mi aveva raccomandato di fare) di riunire le tre Società in una sola, mirando con ciò all'unità di azione, affine di non sperperarne le forze, ma di concentrarle, per rendere di maggiore efficacia l'opera del nostro patronato, e principalmente, poi, per agevolare e semplificare i rapporti che devono intercedere tra la direzione ed amministrazione di queste Società ed il nostro Governo. Senonchè mi avvidi presto che tale fusione, oltre a trovare ostacoli nel desiderio naturale di ciascuna Società di conservare la propria fisionomia ed autonomia, non si adattava neppure all'indole dei servizi che si sarebbero dovuti amalgamare. Perciò l'idea della fusione fu abbandonata, per discutere insieme ed intendersi sul terreno più pratico della cooperazione. Infatti ciascuna delle tre Società rappresenta, nel concetto organico della protezione, che dobbiamo esercitare sulla nostra emigrazione in questo paese, delle funzioni a sè, distinte da quelle dell'altra, provvedendo ciascuna a bisogni di sua competenza, ed esercitando la protezione in categorie diverse, ed in qualcuna delle diverse fasi, per cui passano generalmente i nostri emigranti allo sbarco in *Ellis Island* (la stazione federale d'immigrazione) e dopo il loro arrivo a Nuova York.

Infatti la Società per la protezione degli immigranti italiani, adempie a tre funzioni importanti, a cui non possono attendere le altre due. Essa esercita il patronato, dirò così legale, all'arrivo degl'immigranti ad *Ellis Island*, trattando e discutendo i loro casi davanti alle Commissioni esaminatrici, e riuscendo a procurare nei debiti modi, cioè con un'equa interpretazione della legge, colla ricerca dei parenti, delle garanzie richieste, ecc., la libertà ed ammissione a molti di essi, trattenuti od esclusi per errore o per ingiusti motivi. Sorveglia il cambio della loro moneta, ricerca i loro bagagli, se furono smarriti, vigila che nessun abuso venga commesso contro di essi, dal momento che mettono piede ad *Ellis Island* fino alla loro uscita e mediante un apposito servizio di scorta, si assicura che essi non cadano nelle mani di persone poco oneste che potrebbero frodarle.

Con questi tre servizi di patronato nell'isola, col servizio di scorta, coll'Ufficio d'informazioni e il *Labor Bureau* in città, si provvede ai bisogni più essenziali della nostra emigrazione; ma non si protegge ancora abbastanza l'emigrante contro i tenitori di *Lodging-Houses*, che riescono, con ogni sorta di raggiri, ad attrarre nelle loro stamberghe la massima parte degli emigranti, i quali, per un motivo o per un altro, devono fermarsi qualche giorno a Nuova York. Di qui la necessità di provvedere a questo bisogno di alloggio temporaneo dei nostri emigranti, onde i servigi della Società Italiana di Beneficenza, nel modo sopra descritto, sono indispensabili, e colmano anzi una delle lacune più fortemente sentite nel patronato della nostra colonia.

Se non che vi è, come già accennai, una categoria di emigranti, come donne sole, madri con lattanti, fanciulli non accompagnati dai genitori, al cui alloggio sarebbe bene provvedere separatamente dagli altri, come si pratica da altre società. Perciò io sarei d'avviso e proporrei che la Società Italiana di Beneficenza, come si addice meglio al suo carattere interamente laico, alloggiasse d'ora innanzi, nel suo ospizio, soltanto gl'immigranti maschi adulti, e lasciasse alla Società religiosa di San Raffaele di prendersi cura delle madri con bambini, delle donne sole, e dei ragazzi non accompagnati dai rispettivi genitori o parenti, il cui numero non richiede più vasto locale o maggiore spesa di ciò che permettono i mezzi della Società.

Da quanto ho riferito mi pare risulti chiaro come le tre Società, ciascuna nella propria sfera, abbiano una missione importante per la nostra immigrazione negli Stati Uniti e come soltanto dall'azione combinata di tutte e tre insieme si possa sperare una completa ed efficace protezione dei nostri emigranti.

Ma, nei rapporti tra loro e col Commissariato, la Società per la protezione degli immigranti italiani, composta e sovvenuta principalmente da Americani, dovrebbe considerarsi come la parte più importante del patronato. L'opera spiegata dalla Società americana, con l'aiuto delle Autorità di polizia, e i privilegi che la Società ha ottenuto in Ellis Island dal Commissario dell'emigrazione, risponde pienamente al suo scopo. Gli Stati Uniti non tollerano ingerenza di governi esteri

in affari di emigrazione, ed un istituto che fosse governativo non avrebbe potuto compiere ciò che, in breve tempo, è già riuscita a fare la Società americana. E conviene che questa Società costituisca il centro delle nostre associazioni di patronato anche in vista della maggiore importanza dei suoi servizi, e per il fatto che la massima parte della immigrazione italiana viene a contatto cogli impiegati dei suoi uffici. Il suo *Labor Bureau* dovrà anche presto mettersi in relazione con altre Società di patronato italiano, già costituite, come in Boston e Montreal, o da costituirsi, come in Chicago, San Francisco e forse anche in Nuova Orleans.

Spetta ad essa, anche per condizione naturale di cose, la parte principale nel patronato dell'immigrazione negli Stati Uniti, trovandosi all'ingresso principale della grande Confederazione, e potendo essa dirigere, meglio di qualunque altra, i nostri immigranti nell'interno, dove più è richiesta la mano d'opera italiana. Essa vi riuscirà tanto meglio, quanto più sarà coadiuvata da altri consimili istituti di patronato, sia per il collocamento dei nostri immigranti, sia per esercitare insieme ad essi, nei diversi Stati, in cui lavorano i nostri connazionali, quella sorveglianza e tutela dei loro interessi che, data la immensa estensione di questo paese, non è possibile si faccia da una sola Società, specialmente quando vi sia richiesta di operai da punti distanti dell'Unione, come dalla California, dall'Illinois, dal Canadà.

Per queste ed altre ragioni, che ometto per brevità, urge costituire una specie di confederazione tra la Società madre, che ha sede in Nuova York, e gli altri istituti affini di patronato già costituiti altrove e quelli da costituire.

Col mezzo di una tale confederazione si potrà efficacemente estendere la protezione dei nostri emigranti anche in quelle lontane regioni dell'Unione, in cui essi si dirigono in numero sempre maggiore, ma dove è impossibile, oggi, che giunga loro la protezione da Nuova York, nel tempo desiderato.

Provvedimenti del Commissariato.

Accogliendo le proposte fatte dal Commissario in missione, cav. Egisto Rossi, d'accordo col comm. Branchi, Console generale d'Italia a Nuova York, il Commissariato ha approvato che il patronato degli emigranti italiani a Nuova York sia attuato dalle seguenti Società, ognuna con le attribuzioni qui appresso indicate:

1° *Società di protezione per gli immigranti italiani;*

2° *Istituto italiano di beneficenza;*

3° *Società di San Raffaele.*

1° La *Società per la protezione degli immigranti italiani* assiste gratuitamente gli immigranti al loro arrivo ad *Ellis Island.* Essa tiene in quell'isola agenti propri, i quali si fanno incontro agli immigranti, servono loro da interpreti ed agevolano le pratiche per l'ammissione, assumendone il patrocinio dinanzi alle Commissioni federali. La stessa Società ha istituito, in prossimità del luogo di sbarco degli immigranti, un Ufficio di informazioni e di collocamento. Inoltre essa ha esteso la sua opera di assistenza, oltrechè durante il soggiorno degli immigranti ad Ellis Island, anche dopo lo sbarco in Nuova York, ed ha allestito perciò carri propri per il trasporto degli immigranti alle stazioni ferroviarie o ai vari punti della città di Nuova York presso i loro parenti od amici.

2° L'*Istituto italiano di beneficenza* provvede a dare assistenza agli immigranti che siano già sbarcati a Nuova York e, non avendo destinazione prestabilita, siano costretti a trattenersi qualche giorno in quella città. L'Istituto, oltre che fornire agli emigranti tutte le informazioni di cui possano aver bisogno durante il loro soggiorno a Nuova York, è in grado, mercè alcune case appositamente acquistate, di dare vitto e alloggio a un certo numero di immigranti ad una spesa giornaliera minore di quella occorrente in qualunque locanda.

3° La *Società di San Raffaele* esercita specialmente il patronato delle donne e dei fanciulli, pei quali tiene un apposito ricovero.

Assecondando le proposte fatte dal Commissario cav. Rossi e

dal comm. Branchi, R. Console generale d'Italia a Nuova York, il Commissariato, con deliberazione dell'11 dicembre 1902, approvata dal Ministro degli affari esteri, ha assegnato, per l'esercizio in corso 1902-903, sul fondo dell'emigrazione, i seguenti contributi:

1° Alla *Società per la protezione degli immigranti italiani*, un contributo di lire 20,000; più un'altra somma di lire 10,000 per il servizio speciale dei carri e del ricevimento degli immigranti al loro arrivo a Nuova York;

2° All'*Istituto italiano di beneficenza* un contributo di lire 20,000.

3° Alla *Società di San Raffaele* un sussidio di lire 6,000.

Perciò il totale dei sussidi accordati alle Società di patronato di Nuova York per l'esercizio finanziario 1902-903 ammonta a lire 56,000.

Nell'esercizio finanziario precedente, 1901-902, in attesa che l'esperienza dimostrasse l'efficacia dell'azione esercitata dalle varie Società di patronato, furono date 10,000 lire alla *Società italiana di beneficenza* per la protezione degli immigranti italiani e 10,000 alla *Società di San Raffaele.*

ALLEGATI

ALLEGATO A.

Società per la protezione degli immigranti italiani.

Preventivo per l'anno finanziario 1902-1903.

Spese di personale.

1. *Patronato a Ellis Island*:			
Agente	Doll.	900	»
2. *Ufficio d'informazioni*:			
Direttore	»	1,200	»
Assistente	»	600	»
3. *Ufficio di collocamento*:			
Sopraintendente	»	1,800	»
Assistente	»	720	»
Fattorino	»	288	»
Totale	Doll.	5,508	»

Altre spese.

1. Affitto di locali	Doll.	652	08
2. Spese d'ufficio (luce elettrica, telefono, riparazioni)	»	360	»
3. Cancelleria (carta, posta, telegrammi)	»	480	»
4. Annunzi nei giornali e spese di stampa di manifesti, resoconti, ecc.	»	3,000	»
5. Fondo per assistenza in casi speciali (spese di trasporto in diversi Stati dell'Unione)	»	2,000	»
6. Indennità di viaggio agli ispettori dell'ufficio di collocamento	»	3,000	»
7. Spese legali	»	4,000	»
8. Varie	»	275	»
Totale	Doll.	13,767	08
Totale generale	Doll.	19,275	08

ALLEGATO B.

Istituto italiano di beneficenza.

Previsione delle entrate e delle spese per l'anno finanziario 1902-1903.

Previsione delle entrate.

Interessi del capitale inamovibile (Dollari 7,100), depositato presso le banche	Doll.	280
Offerta annuale del presidente della Società, comm. C. Piva	»	1,000
Ricavato dalla festa del XX Settembre (anno 1901)	»	350
Ricavato dalle cassette di raccolta, circa	»	400
Ricavato da collette per rimpatrianti	»	1,000
Oblazioni di 65 soci, accertati	»	1,600
Oblazioni preventivate, circa	»	1,370
Contributo del Ministero degli esteri (Commissariato dell'emigrazione) d'Italia (lire 5,000)	»	1,000
Totale	Doll.	7,000

NB. — *Il Ministero degli Affari Esteri inviò, oltre le L.* 5000 *comprese nel preventivo sopra riportato, altre L.* 20,000.

Previsione delle spese.

Affitto di locali (casa con capacità per 50 letti, ufficio, cucina, refettorio, bagni, lavanderia)	Doll.	180
Capo ufficio, stipendio settimanale, dollari 25, 4 settimane	»	100
Impiegato d'ufficio, stipendio settimanale dollari 15, 4 settimane	»	60
Inserviente per la cucina, stipendio settimanale dollari 10, 4 settimane	»	40
Altro inserviente, stipendio settimanale dollari 6, 4 settimane.	»	24
Facchino, stipendio settimanale dollari 8, 4 settimane	»	32
Ragazzo d'ufficio, stipendio settimanale dollari 4, 4 settimane.	»	16
Impiegato allo sbarco, stipendio settimanale, dollari 15, 4 settimane	»	60
Carro per il trasporto degli immigranti dalla casa alle diverse stazioni ferroviarie, alla settimana dollari 12, 4 settimane.	»	48
Una donna per la consegna e le riparazioni alla biancheria e per la sorveglianza e la pulizia dei locali, stipendio settimanale dollari 8, 4 settimane	»	32
Da riportare	Doll.	592

Riporto . . . Doll.		592
Una lavandaia, stipendio settimanale dollari 7, 4 settimane . .	»	28
Spese generali (cancelleria, stampati, telefono, posta, gas, ecc.), alla settimana dollari 10, 4 settimane	»	40
Manutenzione dei locali, disinfezione, consumo della biancheria, ecc., alla settimana dollari 5, 4 settimane	»	20
Totale delle spese mensili accertate . . .	Doll.	680
Vitto giornaliero medio per 40 persone al giorno, colla spesa (3 pasti) di 30 c. per persona, giorni 30	»	360
	Doll.	1,040
Probabile entrata per alloggio e vitto a pagamento	»	240
Totale delle spese mensili previste . . .	Doll.	800
che in ragione di 12 mesi dà un totale per l'intero anno di . .	Doll.	9,600
In aggiunta alla somma anzidetta, devono preventivarsi pure le spese in elargizioni di beneficenza in base agli ultimi 12 mesi:		
Soccorsi in commestibili.	Doll.	828
Id. denaro	»	485
Id. farmaci	»	227
Id. rimpatri (148)	»	2,860
Totale . . .	Doll.	4,400

Si avrebbe pertanto un totale delle spese generali previste per l'anno 1902-1903 di circa dollari 14,000.

ALLEGATO C.

Società di San Raffaele.

Elenco delle speso mensili ordinarie.

Fitto della casa di ricovero	Doll.	55
Donna e custode	»	30
Spesa per ricovero temporaneo di emigranti (in media 50 al mese)	»	70
Gas e carbone	»	15
Riparazioni e biancheria.	»	10
Spese personali del padre Gambera	»	60
Totale di spese al mese . . .	Doll.	240

LO STATO DI RIO GRANDE DEL SUD (BRASILE)[1]

e l'immigrazione italiana.

(Da un rapporto del R. Console a Porto Alegre, cav. E. CIAPELLI, agosto 1901)

Cenni geografici. — Lo Stato di Rio Grande del Sud è posto alla estremità meridionale del Brasile e confina a nord con gli Stati di Santa Catterina e Paranà, a sud con la Repubblica dell'Uruguay, ad est con l'Oceano Atlantico, ad ovest con l'Argentina.

Ha un'estensione di 236,000 chilometri quadrati ed una popolazione di 1,100,000 abitanti.

Porto Alegre, capitale dello Stato, è situata sulla sponda sinistra del fiume Guayba, navigabile, fino a questa città, anche da grossi piroscafi. Il paese in generale è piano, diviso in due grandi zone, una delle quali, chiamata Cima-da-Serra, forma, al nord, un immenso altipiano a qualche centinaio di metri sul livello del mare, e separato dallo Stato di Santa Catterina dal fiume Uruguay.

L'altra zona è situata a sud della Serra Geral e ad ovest delle grandi lagune (*dos Patos* e *Mirim*) ed è la parte bassa — la pampa riograndense — che fu dapprima chiamata Continente e poi Campanha, sotto il qual nome è tuttora conosciuta.

L'altezza maggiore del sistema di montagne, denominato Serra Geral, è di metri 1018; la città di Cima-da-Serra è a metri 922 e Caxias, il più importante centro coloniale italiano, a metri 920.

---

(1) Vedasi, per altre notizie sullo Stato di Rio Grande del Sud, il rapporto del conte P. Antonelli, già ministro in Rio de Janeiro: *Lo Stato di Rio Grande do Sul e l'emigrazione italiana*, pubblicato nel Bollettino del Ministero degli affari esteri (giugno 1899). Vedasi pure nello stesso Bollettino (marzo 1900) un rapporto del cav. E. Ciapelli, *Lo Stato di Rio Grande do Sul nel Brasile e l'immigrazione italiana*. Quest'ultimo rapporto contiene, oltre molte notizie sulle principali colonie dello Stato di Rio Grande, il testo dei principali articoli del *Regolamento sulle colonie*, sancito il 19 agosto 1899.

L'Atlantico bagna la costa marittima del Rio Grande fra il 28° e il 34° di latitudine australe. La costa è poco profonda, con rari punti di approdo, difficilmente accostabili. I principali sono: Tramandahy, Mostardas, Chuhy, Rio Grande. Quest'ultimo è il solo che abbia importanza per il grande movimento della navigazione.

Le acque interne del Rio Grande do Sul si dividono in due grandi bacini: il bacino orientale o delle acque che si versano nell'Oceano per la barra di Rio Grande, ed il bacino occidentale o delle acque che sboccano nell'Uruguay. Questo fiume offre una navigazione libera di 858 chilometri dal nord dello Stato alle sue frontiere meridionali, ed è il più importante. Il primo bacino misura una superficie di 102,054 chilometri quadrati, il secondo di 134,499. Il bacino orientale è il più notevole, poichè nel suo sistema sono compresi i due grandi laghi dos Patos e Mirim, che sono dei veri mari interni.

Il lago dos Patos (i laghi grandi e piccoli sono qui chiamati lagune) è una vasta massa di acqua, lunga 264 chilometri e larga 50, di una profondità non superiore a 10 metri e che arriva appena a metri 3 e mezzo nel punto in cui il lago comincia a restringersi per formare il canale di Rio Grande.

L'entrata del canale di Rio Grande non è sempre facile in causa dei banchi esistenti e conserva una profondità, più o meno costante, di 6 metri.

Nel predetto canale vi sono due porti: quello " do Norte ", dove possono ancorare le maggiori navi, e quello della città di Rio Grande, che è di difficile accesso e molto più basso.

Il clima s'avvicina a quello del sud dell'Europa. La temperatura massima è di 35 gradi centigradi e nell'inverno si mantiene al di sopra dello zero. La temperatura media varia da 19 a 11 gradi centigradi, a seconda dell'altitudine.

Le condizioni sanitarie sono in generale eccellenti ed in particolar modo salubre è la regione alta, abitata quasi esclusivamente da Italiani. Non esistono malattie di carattere epidemico; però la tisi ed il tifo danno, nelle città, una percentuale rilevante di decessi.

Flora. — Il paese, sotto l'aspetto della vegetazione, può essere di-

35

viso in regione boschiva e regione di campo; quest'ultima è molto più estesa della prima.

La regione boschiva occupa specialmente il territorio che costeggia il fiume Uruguay (a settentrione lungo i confini con lo Stato di Santa Catterina). In quelle regioni le foreste hanno non meno di 660 chilometri di lunghezza e circa 60 di larghezza. La regione boschiva si può dividere in tre zone: 1° la zona dei boschi della Serra Geral ed in generale tutto l'altipiano, dove si trovano le più importanti colonie abitate da Italiani; il tipo arboreo che vi predomina è il pino, che arriva all'altezza di 45 metri: 2° la zona delle foreste che costeggiano le montagne ed i corsi d'acqua, dove prosperano gli aranci, il lauro, l'angico (*acacia angica*); 3° la zona dei boschi che occupano la Serra al sud di Camaquam, ove fiorisce la vegetazione caratteristica del Brasile, abbondandovi i cedri, l'aconta-cavallo, il cangerano (*cabralea cangerana*).

La vegetazione, che al sud è fiacca, va gradatamente facendosi più rigogliosa, e nell'estremità settentrionale assume proporzioni tali da non riuscire inferiore alla vegetazione dei tropici.

Al sud i campi sono più adatti al pascolo; al nord prosperano il granturco, il riso, il frumento, l'avena, l'orzo, l'erba-*mate*, alcune piante medicinali, e verso l'Uruguay anche la canna da zucchero ed il caffè.

La vite cresce in maniera prodigiosa e costituisce, insieme al mais, la principale fonte della prosperità delle colonie italiane.

Il gelso cresce molto bene e potrebbe prendere uno sviluppo straordinario.

Fauna. — Abbondano gli animali bovini ed ovini, i cavalli ed i muli. Fra i carnivori si notano il leone e la tigre, che adesso appariscono soltanto nelle foreste della Serra Geral, ma che, fino a pochi decenni or sono, erano molto comuni in tutta la zona alta, oggi tramutata dalle braccia italiane in fertili campi ed in estesissimi vigneti.

Minerali. — Il regno minerale è ricchissimo, specialmente nella parte sud dello Stato.

Sono notevoli le miniere di rame di Camaquam, esplorate da una Società belga e quella di carbon fossile di San Jeronimo. Esiste anche

il ferro, e l'oro si trova nei fiumi Salso, San Sepè, Vaccaria e Camaquà, ma la sua ricerca non ha dato finora grandi risultati.

Colonizzazione. — I due principali elementi di colonizzazione sono il tedesco e l'italiano; vi sono però anche numerosi polacchi e parecchi spagnuoli ed austro-ungarici.

I Tedeschi cominciarono a venire nel 1824 ed ebbero i terreni più vicini alla capitale ed i migliori. Essi fondarono le colonie di San Leopoldo, oggi importante città, di Mundonovo, Nova Petropolis, Santa Cruz, San Lorenzo ed altre. Si calcolano a 80,000 e primeggiano di gran lunga sui nostri nell'industria e nel commercio.

L'immigrazione italiana data da 30 anni e si diresse, fin dal principio, nella zona alta, lontano dai centri popolati.

Sono indescrivibili gli stenti ch'ebbe a soffrire; pure la costanza e l'energia vinsero difficoltà di ogni sorta, quàli la mancanza di ricoveri e di strade e una grande penuria di viveri. A poco a poco la sorte dei nostri immigranti migliorò ed il felice sistema della concessione di terre ad un prezzo minimo, mutò in breve volger di anni quegli arditi lavoratori in proprietari benestanti.

Cenno storico. — La poca profondità del mare non permettendo un comodo accesso alla costa, l'esplorazione del Rio Grande fu iniziata tardi, cioè soltanto due secoli dopo la scoperta del Brasile, quando gli altri attuali Stati erano già più o meno conosciuti.

Nel 1737 Josè da Silva Paes potè penetrare nel canale da allora chiamato Rio Grande.

Però la prima spedizione dalla parte di terra, per la via di Santa Catterina, ebbe luogo nel 1715, ed una seconda nel 1735.

La colonizzazione si può dire iniziata nel 1740, quando il Governo portoghese, essendo completamente fallito il progetto di popolare le nuove regioni con gli abitanti di Santa Catterina, avviò qui le prime famiglie isolane, specialmente delle Azzorre.

Questi isolani, gente forte e valorosa, si adattarono al nuovo ambiente e formarono un tipo originale, la popolazione riograndese, che su tutte le altre del Brasile si distingue per valore, lealtà, generosità e moralità di costumi.

I terreni non furono concessi in donazione, come avvenne nelle altre parti del Brasile, ma rimasero sotto il dominio diretto del Re di Portogallo, e perciò al Rio Grande fu dato il nome di Continente d'El Rei.

Il Rio Grande, molto trascurato dalla metropoli, seppe lottare a lungo contro gli Spagnuoli che insidiavano il territorio ed in queste guerre si formò il carattere della popolazione. Nel periodo rivoluzionario contro l'Impero, iniziato nel 1835 e, più tardi, nella guerra contro il Paraguay, il riograndense si battè con straordinario valore e sopportò con rara costanza i più duri sacrifici. Le continue guerre, la mala amministrazione del Governo centrale, la disordinata ed incerta divisione delle terre, distolsero gli abitanti del Rio Grande dal dedicarsi all'agricoltura, i cui progressi si devono esclusivamente all'elemento straniero.

Ordinamento politico. — Lo Stato è retto dalla costituzione promulgata dall'Assemblea costituente il 14 luglio 1891 e che è opera dell'eminente statista dott. Julio de Castilhos, al quale il paese deve la mirabile sua organizzazione e la prosperità cui è giunto.

Gli organi del governo sono la Presidenza dello Stato, l'Assemblea dei rappresentanti e la Magistratura, che funzionano indipendenti l'uno dall'altro.

La suprema direzione governativa ed amministrativa compete al presidente; esso è l'unico responsabile dei suoi atti, ai quali deve dare la maggior pubblicità.

Il presidente, eletto per suffragio diretto dei cittadini, dura in carica cinque anni e può essere rieletto, ove ottenga tre quarti dei voti degli elettori. Dev'essere riograndese di nascita ed avere più di 30 anni di età.

Nell'esercizio delle sue attribuzioni lo assistono tre segretari di Stato, da lui nominati, uno per gli affari interni ed esteri, uno per le finanze ed uno per le opere pubbliche.

Il vice-presidente è scelto dal presidente, nei primi sei mesi del periodo presidenziale; ma la scelta non vale se contro di essa si pronunzi la maggioranza dei Consigli municipali.

Elettori sono tutti i cittadini che abbiano compiuto il ventunesimo anno e sappiano leggere e scrivere.

Degli elettori si formano tre liste: una per le elezioni alle cariche federali, una per le cariche dello Stato, e la terza per le municipali.

Però la costituzione non fa distinzione fra elettori politici ed amministrativi e ritiene cittadini brasiliani anche gli elettori che prendono parte soltanto alle elezioni municipali.

Le leggi possono essere proposte dal presidente o da qualsiasi altro cittadino. Se la legge è proposta dal presidente, questi ne pubblica il progetto con una relazione e lo assoggetta al giudizio del paese durante tre mesi, entro i quali riceve tutte le osservazioni che gli sono inviate, e, dopo averle esaminate, delibera secondo il suo giudizio per il bene generale. Se però la maggioranza dei Consigli municipali si manifesta contraria alla legge, questa viene revocata.

L'Assemblea dei rappresentanti, composta di 32 membri, funziona per due mesi dell'anno ed ha competenza soltanto in materia di finanza. Su questo punto essa è onnipotente, poichè spetta ad essa di approvare i bilanci, regolare le contribuzioni, autorizzare i prestiti; ma non interviene in forma alcuna nella compilazione delle leggi e nell'organizzazione dei servizî.

È il sistema della più ampia autorità presidenziale e la negazione del parlamentarismo. L'ordinamento presente pare abbia dato fin quì buoni risultati.

L'ammissione alle cariche pubbliche è indipendente da qualsiasi titolo e diploma, e così pure non è sottoposto ad alcuna restrizione l'esercizio di qualunque professione, comprese quelle di medico, di farmacista, d'ingegnere, di avvocato, essendo sufficiente una licenza che viene accordata, senza formalità di sorta, dietro pagamento di una tassa, che varia dai 100 ai 300 mila reis (1).

Ordinamento giudiziario. — Le funzioni giudiziarie sono esercitate da un Tribunale superiore, dai giudici di comarca, dai giurì e dai giudici distrettuali.

(1) Il valore di 1 milreis è attualmente di circa L. 1,25. Il valore di 1 lira si ragguaglia a circa reis 800.

Il Tribunale superiore è composto di sette giudici, nominati dal presidente dello Stato fra i giudici di comarca, per ordine di anzianità. Ad esso spetta di decidere sui conflitti di giurisdizione fra le autorità giudiziarie, o fra queste e le amministrative. Giudica, in ultima istanza, le cause in appello, così in materia civile come in materia penale, e qualsiasi causa intentata contro il Governo.

I giudici di comarca sono pure nominati dal presidente dello Stato, mediante concorso davanti al Tribunale superiore, senza condizione di diplomi.

Questi magistrati giudicano le cause civili di un valore superiore ai 500,000 reis ed in appello quelle decise dai giudici distrettuali.

Sono considerati magistrati i giudici del Tribunale superiore ed i giudici di comarca, e tanto gli uni, quanto gli altri non possono essere rimossi, se non in seguito a sentenza del Tribunale superiore.

La competenza dei giudici distrettuali è limitata alle cause che non superino il valore di 500,000 reis.

I giurì funzionano nella sede di tutti i municipii, nel cui distretto vi sia un giudice distrettuale.

I giudici distrettuali sono nominati dal presidente per il periodo di quattro anni. Per rappresentare e difendere gli interessi dello Stato, della giustizia pubblica e quelli degli interdetti e degli assenti esiste il Ministero Pubblico, composto di un procuratore generale dello Stato, nominato dal presidente fra i membri del Tribunale superiore, e di promotori pubblici, uno per ogni comarca, nominati dal presidente dello Stato, su proposta del procuratore generale.

Divisione amministrativa. — Il territorio si divide in 66 municipi, aggruppati in 34 comarche.

I municipi sono indipendenti nella gestione dei loro interessi peculiari; godono della più ampia autonomia e ciascuno ha la propria costituzione e la propria legge elettorale.

A capo di ogni municipio sta un intendente, che nomina dei sottointendenti, i quali esercitano le funzioni di polizia.

L'intendente ed i membri dei Consigli municipali sono eletti per suffragio diretto.

Finanze dello Stato. — Ottime sono le condizioni delle finanze dello Stato, ed il debito pubblico, che nel 1898 era di reis 7,855,750.818, è oggi ridotto a reis 3,164,250,000; cioè appena a tre milioni di franchi.

Industrie. — Il Rio Grande do Sul è un paese non solamente agricolo, ma anche industriale, e ciò fu dimostrato dall'esposizione che ebbe luogo nel 1901.

La più importante è la produzione della carne secca o *xarque:* ma non v'è ramo d'industria che sia trascurato.

Il Rio Grande conta numerose fabbriche di birra, di conserve e paste alimentari, di prodotti farmaceutici, di vetri, stoviglie, biancheria, cravatte, pettini, bottoni, valigie, ombrelli, scarpe, cappelli, ecc. Hanno acquistato grande importanza e danno prodotti perfetti le fabbriche di oggetti in ferro, di macchine, di casse forti, di veicoli di ogni specie, di filati, di tessuti e di mobili. L'industria della seta è ne' primordi, ma promette di prendere un grande sviluppo e ad essa si è rivolta l'attenzione del Governo.

I nostri coloni hanno cominciato ad estendere la coltivazione del gelso ed aspettano di aver assicurato uno sbocco commerciale per dedicarsi con maggior fervore all'allevamento del baco da seta. Intanto i primi esperimenti hanno dato ottimi risultati.

La produzione del vino è molto estesa e le colonie italiane, specialmente quella di Caxias, si sono accaparrate uno smercio abbastanza importante, non soltanto nella capitale, ma anche in vari Stati del nord.

Altro ramo d'industria importantissimo, nel quale primeggiano i nostri, è la *banha*, o grasso di maiale, che costituisce una delle principali rendite dei coloni italiani.

Commercio. — L'esportazione dallo Stato, nell'anno 1899, fu di circa 60 milioni di franchi, l'importazione di appena 17 milioni.

Il servizio marittimo col nord del Brasile e con Montevideo è fatto dai vapori della *Costeira* o *Lloyd Brazileiro*, e direttamente con l'Europa dalla Società *Hamburg-Süd-Americanische Dampfschiffarts-Gesellschaft.*

La creazione di una linea di vapori fra l'Italia e questo Stato è

35

nel desiderio di tutti, e varrebbe a dare un maggiore sviluppo al commercio ed a riattivare la corrente immigratoria.

I principali prodotti che s'importano dall'Italia sono: i tessuti di lana e di cotone, le maglierie, i cappelli di feltro, paglia in treccie per cappelli, ombrelli, fusti e tessuti per ombrelli, cravatte, marmi, vini, vermouth, fernet Branca, conserve alimentari, olive, acciughe, formaggio parmigiano, oli ordinari e fini in grande quantità, oggetti di chincaglieria.

Strade e ferrovie — In questi ultimi anni molto si è fatto per migliorare le strade, ma moltissimo resta da fare, ed in generale si può dire che le comunicazioni terrestri sono scarse e difettose, mentre le poche ed incomplete ferrovie esistenti percorrono territori non colonizzati e scarsamente abitati e rispondono più ai bisogni di un concentramento militare alle frontiere dello Stato, che alle esigenze dell'industria e del commercio.

Una ferrovia che avrà una grande importanza per gli interessi agricoli ed industriali del paese è quella di cui assunse la costruzione la *Rio Grande Nord West Bahn Gesellschaft*, che ha la sua sede a Berlino e due rappresentanti in questo Stato.

La Compagnia ottenne, nel 1897, la concessione per la costruzione di una strada ferrata, della larghezza di un metro, che, partendo da Iupaceretan, andrà a S. Luigi, e di là fino ad Itaquy, passando per S. Borja, e di un altro tronco che, partendo da S. Luigi e costeggiando l'Uruguay, toccherà Caxias, dove si collegherà con la progettata ferrovia da quella città a questa capitale.

La durata del privilegio è di 60 anni, durante il quale periodo il Governo dello Stato non potrà concedere altro privilegio nella zona compresa entro 15 chilometri da ciascun lato della strada; e nel caso in cui qualche strada ferrata di concessione posteriore venisse a tagliare la linea concessa alla predetta Compagnia, questa nuova strada non potrà ricevere nè passeggeri nè merci dentro la zona privilegiata.

Inoltre alla Compagnia saranno dati in proprietà i terreni attraversati dalla ferrovia entro una zona di dieci chilometri da ambo i lati della strada, al prezzo di reis 2.020 (circa 2 franchi) per ettaro.

Detti terreni dovranno essere colonizzati entro dieci anni dal giorno dell'apertura della linea al traffico, con agricoltori di diverse nazionalità, non potendo una sola nazionalità sorpassare il terzo dell'immigrazione totale.

Posteriormente la Compagnia ottenne il diritto di colonizzare detti terreni indipendentemente dalla costruzione della strada ed a questo scopo comprò dal Governo dello Stato un'area di circa 10,000 ettari, situata fra i fiumi Ijuhy Grande e Santa Rosa. La quale area fu già misurata e divisa in 4000 lotti, da 25 ettari ciascuno, che saranno venduti ad un prezzo non ancora fissato, ma che non supererà i 500 mila reis.

La Compagnia ha destinato un fondo di 600,000 marchi per provvedere alla colonizzazione, ma pare non intenda sopperire alle spese di viaggio, nè di primo stabilimento, dei nuovi immigranti. Procurerà però con diverse facilitazioni d'incoraggiare un certo numero di coloni vecchi del paese a formare i primi nuclei, in modo che i nuovi arrivati avranno una guida nell'inizio dei lavori. Sussidierà inoltre la costruzione di chiese, di scuole, di congegni per l'utilizzazione della canna da zucchero, di molini, e si propone di aprire linee secondarie e strade vicinali. Essa infine si riserva di approfittare della forza motrice dei fiumi della zona coloniale per attivare imprese industriali, presso le quali i coloni troveranno un'occupazione rimuneratrice durante la tregua dei lavori campestri.

L'area totale di cui potrà disporre la Compagnia sarà di circa 1,500,000 ettari nella zona indiscutibilmente più fertile dello Stato.

Colonia italiana. — Da alcuni anni la si fa ascendere a 150,000 anime; credo però che il numero sia molto maggiore e che, calcolandola a 200,000, non si vada lontani dal vero.

La nostra immigrazione ha carattere permanente. Le colonie urbane di Rio Grande, Pelotas, Bagé, Santa Maria, Uruguayana contano insieme non meno di 15,000 Italiani; Porto Alegre ne deve avere altrettanti; le colonie agricole di Caxias, Bento Gonçalves, Garibaldi, Alfredo Chaves, da 20 a 25 mila ciascuna; Silveira Martins, 10 o 12 mila; Jaguary, 3 mila; poi Encantado, Ijuhy, Santo Antonio da Patrulha ed altre minori.

Nelle colonie urbane e nelle sedi delle colonie agricole havvi un numero discreto di negozianti; ma le ditte veramente importanti non arrivano alla dozzina. Fra le professioni, la più largamente rappresentata è l'ecclesiastica, tanto nei centri urbani, quanto nei centri agricoli, nei quali ultimi i parroci sono quasi tutti italiani. Vi sono un medico italiano a Rio Grande, quattro a Porto Alegre, uno a Caxias ed uno ad Alfredo Chaves ed esercitano con profitto la loro professione.

In tutte le colonie urbane vi sono molti operai: muratori, scalpellini, falegnami, calzolai, meccanici, la cui mercede giornaliera varia dai 5 mila ai 10 mila reis, mentre il costo della vita per una persona si può calcolare a reis 100,000 al mese. Però da circa due anni, in causa dell'acutissima crisi economica, il lavoro scarseggia e moltissimi sono gli operai disoccupati.

I coloni italiani vivono bene, tolti due o tre centri, dai quali, in causa dell'assoluta mancanza di strade, è impossibile qualsiasi uscita dei prodotti. Sono tutti proprietari e, meno pochi, hanno pagato i loro lotti al Governo.

Molte sono le possessioni che in origine costarono l'equivalente di due o trecento lire e che oggi non sarebbero cedute dai loro proprietari per dieci, venti e qualcuna anche per trenta mila lire.

Più lusinghiero ancora dello stato presente si presenta l'avvenire, quando sarà costruita la progettata ferrovia che collegherà i principali centri agricoli italiani alla capitale.

Condizioni intellettuali e morali dei coloni italiani. — L'istruzione scarseggia ed è trascurata. Vi sono, è vero, molte scuole, ma tutte in condizioni didattiche e finanziarie poco sodisfacenti. Sviluppatissimo è il sentimento religioso, che si manifestò con la costruzione di molte chiese, la cui relativa magnificenza può dare un'idea del benessere materiale delle popolazioni.

I rapporti con le autorità e con gli abitanti del paese sono cordialissimi ed improntati a sincero affetto e reciproca stima.

Molti hanno lasciato la cittadinanza d'origine per abbracciare quella del paese in cui vivono; ma, in fondo, si mantengono egualmente buoni italiani, sebbene siano sinceramente affezionati alla loro seconda patria.

Nelle colonie quasi tutti prendono parte alla vita pubblica; parecchi occupano impieghi nell'amministrazione del paese, nella polizia, nei municipi e tutti si distinguono per buon senso, per lealtà e per la giusta misura cui sanno attenersi nell'esercizio delle loro funzioni.

Facilitazioni accordate dal Governo dello Stato alle famiglie di agricoltori. — Il viaggio dall'Europa o da qualsiasi altro paese è a carico esclusivo degli immigranti. Il Governo accorda però le seguenti agevolazioni alle famiglie di agricoltori che spontaneamente immigrano in questo Stato:

a) ricovero e mantenimento dal giorno dell'arrivo a Rio Grande, che è il porto di sbarco;

b) trasporto da questa città alle colonie e mantenimento fino alla definitiva occupazione del lotto coloniale;

c) sussidio di reis 125,000 per la costruzione della strada vicinale, con l'obbligo di conservarla;

d) istrumenti di lavoro fino all'importo di reis 30,000;

e) impiego assicurato nei lavori stradali e in altre opere pubbliche della colonia fino alla prima raccolta e durante 15 giorni per ogni mese;

f) concessione di un lotto di terra dell'area di 25 a 30 ettari, pel prezzo di circa 10 a 50 mila reis per ettaro quadrato, a seconda della qualità e situazione dei terreni;

g) termine di 5 anni pel pagamento del lotto, con diritto a sodisfarlo in rate annuali.

L'anticipazione di 30,000 reis per gli strumenti di lavoro dev'essere rifusa a partire dal secondo anno dell'occupazione definitiva del lotto.

L'immigrante ha facoltà di scegliere la colonia dove intende stabilirsi, purchè vi siano disponibili dei terreni demaniali.

Le colonie attualmente amministrate dallo Stato e che ricevono immigranti sono le seguenti:

Alfredo Chaves nel nucleo Guaporè; Jaguary nei nuclei Toropy, Toroquà, Ernesto Alves e São Xavier; Uruguay e Commandahy; São Feliciano; Antonio Prado; São Marcos; Ijuhy; Villa Nova e Marquez do Herval.

NOTIZIE SULLE CONDIZIONI DEL LAVORO NEL TRANSVAAL

Il Commissariato dell'emigrazione ha ricevuto da persona competente, che dimora nel Transvaal, le seguenti informazioni sulle condizioni del lavoro manuale in quella regione.

Sono molte, oggidì, le difficoltà che si oppongono all'entrata di operai e di braccianti nel Transvaal; ma, dato pure che le difficoltà scemassero o sparissero, si dovrà sempre spiegare dalle nostre Autorità in Italia la massima prudenza, per impedire che i nostri emigranti, affluendo in questo paese in numero eccessivo, vadano incontro ad amare delusioni.

Minatori. — Le miniere del *Rand* impiegavano finora quasi soltanto mano d'opera indigena. Esse devono alla mercede modica, di cui si è contentato il negro (50 scellini al mese), il loro rapido sviluppo; e, dato il tenue tenore del conglomerato aurifero di questa regione (circa 13 gr. per T.), credo che l'avvenire delle miniere dipenda intieramente dalla possibilità di occupare in futuro il lavoro indigeno.

Ora, per causa della guerra anglo-boera, che ha allontanato i negri dalle miniere del *Rand*, ed anche come conseguenza di una decisione, presa dalla *Witwatersrand Native Labour Association*, tendente a ridurre la mercede del negro da 50 scellini a circa 30 scellini al mese, la mano d'opera non accorre più, numerosa come prima della guerra, alle miniere del *Rand*. Ci troviamo quindi oggi a poter disporre solamente di circa 40,000 minatori cafri, o *boys*, là dove, per lo sviluppo attuale delle miniere, se ne richiederebbero 150,000. Probabilmente questa deficienza di *boys* non sarà che temporanea; tuttavia, occorrendo riattivare l'estrazione del metallo, si è cercato, in qualcuna delle miniere più ricche, di utilizzare la mano d'opera bianca, valendosi dei soldati congedati, che, a campagna finita, hanno preferito di tentare la sorte nel Transvaal, anzichè rimpatriare. La mercede offerta è di 5 scellini al giorno, con cibo ed alloggio, mercede modesta, che non sarebbe allettamento sufficiente per indurre i nostri minatori ad emigrare in questo paese. Malgrado l'esiguità della mercede, è risultato che una tonnellata di minerale prodotta con mano d'opera bianca, costa circa sei volte più di una tonnellata prodotta col lavoro dei Cafri. Ciò può spiegarsi per il fatto che i bianchi sono nuovi a questo lavoro. Ad ogni modo, la sproporzione è troppo grande, perchè si possa credere che, anche impratichiti

del mestiere, essi siano in grado di competere colla mano d'opera a buon mercato del negro. Inoltre coll'acquisto della pratica, il bianco pretenderà certamente un aumento di mercede.

In conclusione, l'esperimento non promette un successo della mano d'opera bianca, e ritengo cosa certa che le miniere dell'Africa del Sud non possano, almeno per un certo tempo, far calcolo sull'opera del minatore bianco, da qualunque paese esso provenga, e che la continuazione del loro esercizio dipenda dal poter disporre di una mano d'opera che si contenti di una mercede non superiore a 50 scellini al mese; ed essa non può provenire che dai *kraals* dell'interno dell'Africa o dell'Asia.

Però, dati i crescenti bisogni delle miniere ed il fatto che la mano d'opera dei negri scarseggerà per parecchio tempo ancora, il bianco potrà essere utilizzato là dove è richiesta l'opera di un lavoratore tecnico o di fiducia, come, per esempio, nel maneggio delle perforatrici e degli esplosivi, nelle armature sotterranee, nella sorveglianza del personale, ecc. Queste operazioni sono attualmente compiute da minatori della Cornovaglia e del paese di Galles; ma con l'aprirsi di nuove miniere, e quando riprenderanno nuovo sviluppo quelle che sono già in attività, *un numero limitato* di Italiani, che abbiano acquistato pratica nei lavori sotterranei e nella costruzione dei *tunnels*, potrebbero trovare utile occupazione. Non mai però un grande numero; al pi al più quattrocento o cinquecento; e si noti che alcune centinaia si trovano già nel paese, in cerca di occupazione.

Nella *Western Australia*, dove le miniere d'oro che si lavorano hanno un tenore almeno doppio di quelle della *Witwatersrand*, si impiegano i minatori inglesi, i quali percepiscono una mercede di quattro lire sterline per una settimana di cinque giornate e mezza di lavoro. Date queste condizioni, parrebbe che il minatore italiano, che fa buona prova nelle miniere degli Stati Uniti e nell'Australia dell'Est, a circa un dollaro al giorno, dovesse trovare facile impiego in quella regione; tuttavia non ho veduto, nè a Kalgoorlie, nè nell'interno del paese, che pochissimi nostri, e quei pochi, sotto l'egida d'impresari italiani.

Conviene insistere su questa conclusione, che il Transvaal *non può offrire occupazione se non ad un numero ristretto di esperti minatori* e che non si presta ad un'immigrazione numerosa di questo genere di lavoratori.

Passo ad esaminare gli altri mestieri, in cui i nostri emigranti potrebbero essere ricercati.

Le due principali difficoltà della vita odierna, a Johannesburg e nelle altre città del Transvaal, sono la deficienza di abitazioni, sia relativamente all'incremento di popolazione che si prevede, sia anche rispetto alla popolazione attuale, e la mancanza di personale di servizio.

Per sopperire alla prima di queste necessità, si stanno costruendo nuove abitazioni; ma, essendo raro i buoni muratori e carissimo per ora il materiale da costruzione (mattoni 5 lire sterline al mille, cemento 53 scellini al barile, ecc.), ci vorrà molto tempo prima che le nuove costruzioni possano essere sufficienti al bisogno. I muratori italiani e i lavoratori in arti affini troverebbero forse facile impiego, in numero limitato senza attirarsi ostacoli dalla gente del paese, sia perchè il loro mestiere li porta a lavorare sparsi, sia perchè il paese è ancora troppo nuovo per aver formato *Trade Unions* fra quegli artieri per escludere, anche per vie di fatto, la concorrenza.

Avrebbero pure probabilità di trovare occupazione stuccatori, pittori, intagliatori, tornitori ed i decoratori in genere, data la superiorità degli Italiani in questo ramo di lavoro.

Meccanici, fabbri, fonditori, falegnami, carrozzieri, possono trovare impiego a condizioni favorevoli.

Finora ho considerato soltanto le richieste della città, poichè la vita di questo paese si riduce, per adesso, a quella di pochi centri principali, e la campagna si sveglia appena da un'inerzia forzata di tre anni. Quindi non si può ancora dire se potrebbe trovarsi bene, nel Transvaal, ed in genere nell'Africa del Sud, il contadino nostro, che costituisce il nucleo dell'emigrazione italiana. Quantunque il Nord della Colonia del Capo, il Transvaal e l'Orange abbiano, a prima vista, una certa somiglianza colla Pampa Argentina, non ne hanno certo la fertilità, poichè è poca la profondità del suolo vegetale ed è limitata a zone molto ristrette la superficie coltivabile. Nemmeno per l'allevamento del bestiame queste colonie hanno fatto buona prova, opponendosi al rifiorire di quell'industria, la qualità del pascolo e le periodiche epidemie; le quali, qui più che altrove, sono frequenti e fatali.

Nel discutere delle future risorse di questi paesi, si sente spesso parlare dello sviluppo dell'agricoltura, di progetti di irrigazione delle campagne, ecc.; ogni settimana, nei giornali, appaiono articoli in questo senso. Senonchè si oppone ad un pronto sviluppo agricolo, oltrechè la natura del suolo, anche il sistema della partizione delle terre. Il paese è suddiviso in *farms*, di tre o quattro mila ettari di superficie, e ognuna di esse non ha che pochi ettari che si prestino all'agricoltura, per coltivare i quali bastano le famiglie boere che posseggono le *farms*, coll'aiuto di pochi negri. Inoltre il valore del terreno è stato portato dalla speculazione a prezzi tali da impedire la possibilità di qualsiasi tentativo di colonizzazione, che somigli a quelli eseguiti nella Pampa centrale e negli Stati centrali dell'Ovest della America del Nord. Si ritiene che una *farm* non possa essere stata pagata ad un prezzo superiore a lire 2 per *morgen;* ora, invece, è difficile trovare chi voglia disporre della sua *farm* ad un prezzo inferiore a lire 5 per *morgen*.

Questo è lo stato attuale della regione. Se e quanto questo stato di cose abbia da durare, non si può predire; ma, finchè esso duri, ritengo che il dirigere l'emigrazione dei coloni italiani, in massa, verso queste lande, sarebbe un passo molto imprudente.

Da informazioni assunte, pare che la Colonia del Natal si trovi in condizioni molto diverse, quanto a fertilità del suolo. Là però abbonda più che qui la mano d'opera dei negri, e, dove questa scarseggia, viene a supplire alla domanda locale l'Indostano.

Quanto alla Rhodesia, dove l'agricoltura comincia a prender piede, la richiesta del colono italiano ci sarebbe. Infatti, sono già stati offerti dei premi in denaro a chi procuri dei coloni; ma condizioni locali, quali sono il clima ed il poco sviluppo del paese medesimo, non ne permettono per ora l'introduzione.

Due industrie, in cui ho sempre veduto far bene i nostri compaesani all'estero ed a cui pare abbiano attitudine speciale, sono il commercio delle frutta e quello del pesce. Nelle grandi città degli Stati Uniti essi ne hanno, si può dire, il monopolio, e le più vistose fortune italiane, a Chicago, Nuova York e San Francisco, sono dovute a quei commerci. Quindi vorrei fare un'eccezione a quanto dissi sopra, riguardo ai contadini, per i giardinieri e gli ortolani. Ve ne sono già molti a Johannesburg ed a Pretoria, i quali producono e mettono in commercio le verdure pel consumo locale.

Come tutti i pescatori della costa del Pacifico, del Mar del Plata e della costa australiana, i quali sono italiani, ritengo che anche qui un certo numero di Liguri, Napoletani e Veneti potrebbero trovar da fare, come pescatori, alla città del Capo ed a Durban, città a cui deve ricorrere il Transvaal per la provvista di pesce; mercè l'aiuto di agenti locali, essi potrebbero resistere alla concorrenza portoghese di Lourenço Marques.

In conclusione, il genere di emigranti che richiede questo paese è l'operaio abile nel suo mestiere e quello che sa darsi attorno per organizzare commerci e trarre partito dalle necessità locali, ossia di quelli che fanno più o meno bene da per tutto. Ma *non si deve incoraggiare un'immigrazione in massa;* e ciò tanto meno, inquantochè si sono già costituiti comitati per organizzare l'emigrazione di ogni sorta di artigiani dall'Inghilterra. Agli Inglesi non si frapporranno certo le barriere, per sbarcare nell'Africa del Sud e per giungere nelle città dell'interno, che si oppongono invece agli emigranti delle altre nazioni, ed essi arriveranno sul mercato molto prima che vengan tolti gli ostacoli attuali per gli Italiani.

Aggiungasi che si è già manifestata una corrente di opinione, che sarebbe naturalissima presso qualunque nazione, ma che è qui anche più sentita che altrove, per evidenti ragioni politiche, che, cioè, in queste contrade, con-

quistate dagli Inglesi a caro prezzo, di vite e di denaro, si debbano offrire le prime opportunità di lucro ai figli dell'Impero che le ha incorporate.

Ci troviamo adunque in presenza di un paese non ancora stabilmente ordinato, ma in via di trasformazione, in cui le richieste pressanti dell'oggi non saranno più, nè per numero, nè per qualità, quelle del domani; dal che risulta che il problema dell'emigrazione richiede lo studio di una persona qui stabilita, che segua attentamente lo sviluppo del paese, tenga d'occhio le opportunità che gradatamente si presenteranno, e sappia procurarsi rispetto ed autorità presso i capi della nuova Amministrazione, nell'intento di formulare, d'accordo con essa, delle proposte che tornino a vantaggio dei nostri lavoratori e dello stesso paese che li riceve.

LEGGE SULL'IMMIGRAZIONE

nella Colonia del Capo di Buona Speranza

Diamo qui appresso la traduzione della legge sull'immigrazione entrata in vigore nella Colonia del Capo di Buona Speranza il 30 gennaio 1903. Essa prescrive la reiezione di determinate categorie di immigranti detti *proibiti*. Il testo della legge fu pubblicato nella *The Cape of Good Hope Government Gazette* del 19 dicembre 1902, n. 8402.

Legge restrittiva dell'immigrazione nella Colonia del Capo di Buona Speranza e che provvede alla reiezione di certe categorie di immigranti (Prohibited Immigrants).

Il Governatore della Colonia del Capo di Buona Speranza, su parere favorevole e col consenso del Consiglio Legislativo e della Camera dei rappresentanti, ha decretato quanto segue:

1. Qualunque altra disposizione contraria alla presente legge o non conforme alla medesima, resta abrogata.

2. Ai sensi della presente legge e a meno che non si renda evidente una diversa interpretazione le seguenti espressioni devono avere il significato qui sotto indicato.

per *nave* (*Ship*) s'intende qualsiasi bastimento (*ship, vessel, boat*) di grande o piccola portata impiegato a scopo di navigazione;

per *comandante* (*master*) s'intende qualsiasi persona, che non sia il pilota, preposta al comando di una nave;

per *immigranti proibiti* (*prohibited immigrants*) s'intende:

a) chiunque, a richiesta di un funzionario debitamente autorizzato, si mostri incapace, per difetto di istruzione, di scrivere di suo pugno e firmare, in caratteri di una lingua europea, una domanda secondo una determinata formula;

b) chiunque non si trovi in possesso di mezzi di sussistenza e possa cadere a carico della pubblica beneficenza;

c) chiunque sia stato riconosciuto colpevole di uno dei seguenti reati: omicidio, rapina, furto, frode, spergiuro o falso o che, per circostanze connesse con tali reati sembri, al Governo della Colonia non debba essere ammesso nella Colonia;

d) gli idioti e mentecatti, ai sensi dell'artic. 2 dell'Atto sui pazzi 1897 (Lunacy Act. 1897);

e) qualunque persona, uomo o donna, che vive o notoriamente riceve proventi dall'esercizio della prostituzione;

f) qualunque persona che, per informazioni pervenute ufficialmente da un Segretario di Stato o Ministro coloniale o, per via diplomatica, da un Ministro di Stato estero, sia riconosciuta come non ammissibile nella Colonia.

3. Questa legge non è applicabile:

a) ai militari che fan parte dell'esercito e della flotta di S. M. il Re di Inghilterra;

b) agli ufficiali e agli uomini dell'equipaggio di qualunqne nave da guerra di uno Stato estero;

c) alle persone, comprese le loro famiglie e domestici, debitamente accreditate presso il Governo della Colonia da qualsiasi Stato estero;

d) alle persone che hanno servito nel Sud-Africa come volontari nell'esercito e nella flotta di S. M. il Re d'Inghilterra ed hanno ottenuto dichiarazione di lodevole servizio;

e) alle mogli e ai figli minorenni delle persone alle quali è permesso di entrare nella Colonia secondo quanto è prescritto nella presente legge;

f) alle persone domiciliate nel Sud-Africa;

g) agli operai europei adibiti a lavori agricoli, al servizio domestico, agli artigiani meccanici o minatori muniti d'un certificato, firmato dall'agente generale della Colonia in Inghilterra o da altra autorità residente in Inghilterra o altrove, cui sia stata concessa dal Governatore della Colonia facoltà di rilasciare i certificati richiesti dal presente Atto. Tali certificati debbono attestare che la persona in essi indicata sarà assunta a prestare, subito dopo il suo arrivo, l'opera propria presso un imprenditore della Colonia, di buona riputazione, con una adeguata mercede e per un giusto periodo di tempo.

Parte II.

Immigrazione proibita.

4. Conformemente alle disposizioni di questa legge, nessun immigrante « proibito » può entrare sia per mare sia per terra nella Colonia.

5. È pure vietato di aiutare qualsiasi persona ad entrare nella Colonia in contravvenzione alle disposizioni della presente legge.

6. I comandanti di una nave non devono permettere lo sbarco, sia direttamente, sia indirettamente a persone che si trovano in contravvenzione alle disposizioni della presente legge.

7. Il Governatore potrà, quando gli sembri opportuno, emanare prescrizioni dirette ad impedire l'immigrazione nella Colonia in contravvenzione alla presente legge, e potrà designare funzionarii dentro e fuori il territorio della Colonia per la debita osservanza di tali prescrizioni e per l'espulsione dal territorio della Colonia di chi, a tenore della presente legge deve considerarsi come un immigrante « proibito ».

Il Governatore potrà emanare provvedimenti per il ricovero temporaneo e l'alloggio di quelle persone per le quali pende giudizio di espulsione e infine per l'entrata, ricezione, alloggio temporaneo, mantenimento, registrazione, distribuzione nella Colonia ed esecuzione dei contratti di lavoro per le persone che immigrano nella Colonia in base ad uno speciale patto, previamente approvato, o appartenenti a categorie eccettuate dalla legge: il tutto per l'attuazione degli scopi della presente legge.

8. Qualsiasi persona che immigri nella Colonia, sia per terra che per mare, in contravvenzione alla presente legge, potrà essere espulsa in qualunque tempo e tenuta in custodia fino alla decisione del giudizio di espulsione.

9. Chiunque presta aiuto a qualsiasi persona, in contravvenzione alle disposizioni della presente legge, è passibile della multa di cinquanta lire sterline per ogni immigrante e della pena del carcere fino a tre mesi con o senza obbligo di lavoro (*hard labour*).

10. Il comandante e il proprietario di una nave che sbarchi o permetta lo sbarco, direttamente o indirettamente, di immigranti in contravvenzione alla presente legge saranno soggetti in solido al pagamento della multa di 100 sterline, come pure di altre 20 lire sterline per ogni emigrante oltre il numero di cinque. La nave non sarà lasciata libera di partire finchè non sia stato eseguito il pagamento di detta multa e, in caso di mancato pagamento da parte del comandante o del proprietario o di chi per essi, potrà essere sequestrata per ordine della Corte suprema. Questa, in luogo del sequestro e della conseguente vendita all'asta, potrà accettare, ove lo creda opportuno, l'offerta di una conveniente garanzia pel pagamento della multa.

11. Chiunque volontariamente, con false dichiarazioni, cerchi di ottenere certificati o raccomandazioni per eludere le disposizioni della presente legge sarà passibile, se riconosciuto colpevole, di una multa di non oltre 50 ster-

37

line o del carcere, con o senza obbligo di lavoro per un tempo non eccedente i sei mesi, oltre all'espulsione dalla Colonia.

12. Chiunque, in qualità di imprenditore, stipuli un contratto con persone residenti fuori della Colonia per la prestazione di servizi o per un impiego entro il territorio della Colonia, con lo scopo di eludere le disposizioni della presente legge, o sia incapace a mantenere gli impegni assunti nel contratto, o divenga incapace ad osservare il contratto i cui obblighi egli doveva presumere, fin da principio, di non poter mantenere, sarà ritenuto colpevole d'infrazione alla presente legge e punito col carcere per un tempo non superiore a sei mesi o con una multa non oltre le 100 lire sterline e in caso di mancato pagamento col carcere non oltre i sei mesi, oppure ad ambedue le pene.

13. Sarà in facoltà del Governatore della Colonia di infliggere pene per le infrazioni ai regolamenti da lui fatti relativi a questa legge, purchè la pena non oltrepassi l'ammenda di 100 sterline e, in caso di mancato pagamento, il carcere con o senza lavoro per più di un anno, oppure il carcere con o senza lavoro per un tempo superiore ad un anno senza facoltà di sottrarvisi col pagamento della multa.

14. Questa legge si chiamerà: The Immigration Act 1902.

MOVIMENTO DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA

per paesi transoceanici dal 2 settembre 1901 a tutto dicembre 1902

Diamo qui appresso la statistica degli emigranti partiti dai porti di Genova, Napoli e Palermo dal 2 settembre 1901, cioè dal giorno in cui entrò in vigore la nuova legge sull'emigrazione, fino al 31 dicembre 1902. Aggiungiamo le cifre degli emigranti provenienti dall'Italia e partiti nello stesso periodo di tempo dal porto di Havre coi piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique*, autorizzata con patente di vettore per la linea Havre-Nuova York.

I dati seguenti sono estratti dai registri di contabilità del Commissariato, nei quali si prende nota delle tasse versate dai vettori in ragione del numero degli emigranti (art. 28 della legge sull'emigrazione).

Il totale degli emigranti partiti durante gli ultimi 4 mesi dell'anno 1901 fu di 82,169. Nell'anno 1902 ne partirono 252,235.

Emigranti partiti dal 2 settembre a tutto dicembre 1901.

PORTI a cui erano diretti	PORTI D'IMBARCO				TOTALE
	Genova	Napoli	Palermo	Havre e altri porti	
Stati Uniti	2,518	25,730	5,022	2,486	35,756
Brasile	13,108	4,050	»	80	17,238
Plata	27,304	1,579	»	»	28,883
Altre destinazioni	292	»	»	»	292
Totale	43,222	31,359	5,022	2,566	82,169

Emigranti partiti dal 1° gennaio a tutto dicembre 1902.

PORTI a cui erano diretti	PORTI D'IMBARCO				TOTALE
	Genova	Napoli	Palermo	Havre e altri porti	
Stati Uniti	11,800	160,790	10,931	11,958	195,479
Brasile	18,328	5,660	"	"	23,988
Plata	31,363	567	"	"	31,930
Altre destinazioni.	750	31	"	57	838
Totale . . .	62.241	167,048	10,931	12,015	252,235

Gli emigranti partiti durante gli ultimi quattro mesi del 1901 (cioè dal 2 settembre al 31 dicembre) si dividevano per età come appresso:

Al di sotto di 1 anno	1,766
Da 1 anno a 5 anni non compiuti	6,209
Da 5 anni a 10 anni non compiuti	6,598
Al di sopra dei 10 anni	67,596
	82,169

Gli emigranti partiti dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno 1902 si distinguevano, parimenti per età, come segue:

Al di sotto di 1 anno	3,573
Da un anno a 5 non compiuti.	12,587
Da 5 anni a 10 non compiuti	12,946
Al di sopra di 10 anni	223,129
	252,235

L'emigrazione più scarsa, nei quattro ultimi mesi dell'anno 1901, si ebbe nel mese di settembre (15,368); quella più numerosa nel mese di ottobre (25,814). Nell'anno 1902 l'emigrazione più scarsa si ebbe nel mese di luglio (11,209); l'emigrazione più numerosa nel mese di maggio (33,755).

Nel prospetto che segue indichiamo il numero degli emigranti partiti mensilmente dal settembre 1901 a tutto il 31 dicembre 1902 distinti per porti d'imbarco e porti a cui erano diretti:

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta dal 2 settembre 1901 al 31 dicembre 1902.

MESE	PORTO D'IMBARCO	Numero degli emigranti: Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale
Settembre 1901	Genova	6,354	1,930	257	43	»	»	8,584
	Napoli	»	1,173	4,450	»	»	»	5,623
	Palermo	»	»	991	»	»	»	991
	Havre	»	»	170	»	»	»	170
	Totale . . .	6,354	3,103	5,868	43	»	»	15,368
Ottobre 1901	Genova	9,029	4,265	1,055	»	18	»	14,367
	Napoli	»	»	7,036	»	»	»	7,036
	Palermo	»	»	3,544	»	»	»	3,544
	Havre	»	»	787	»	»	»	787
	Marsiglia	»	80	»	»	»	»	80
	Totale . . .	9,029	4,345	12,422	»	18	»	25,814
Novembre 1901	Genova	8,027	4,250	685	99	34	»	13,095
	Napoli	840	637	8,161	»	»	»	9,638
	Palermo	»	»	233	»	»	»	233
	Havre	»	»	941	»	»	»	941
	Totale . . .	8,867	4,887	10,020	99	34	»	23,907
Dicembre 1901	Genova	3,894	2,663	521	77	21	»	7,176
	Napoli	739	2,240	6,083	»	»	»	9,062
	Palermo	»	»	254	»	»	»	254
	Havre	»	»	588	»	»	»	588
	Totale . . .	4,633	4,903	7,446	77	21	»	17,080
	Totale dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	28,883	17,238	35,756	219	73	»	82,169

MESE	PORTO D'IMBARCO	NUMERO DEGLI EMIGRANTI						
		Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale
Gennaio 1902	Genova	3,038	5,056	407	56	14	»	8,571
	Napoli	268	755	6,364	»	»	»	7,387
	Palermo	»	»	132	»	»	»	132
	Havre	»	»	589	»	»	»	589
	Totale	3,306	5,811	7,492	56	14	»	16,679
Febbraio 1902	Genova	2,502	4,172	933	69	46	62	7,784
	Napoli	»	4	13,476	»	»	»	13,480
	Palermo	»	»	191	»	»	»	191
	Havre	»	»	850	»	-	»	850
	Portoferraio	»	»	»	»	57	»	57
	Totale	2,502	4,176	15,450	69	103	62	22,362
Marzo 1902	Genova	1,684	3,045	1,432	50	7	»	6,218
	Napoli	»	960	23,510	»	»	»	24,470
	Palermo	»	»	579	»	»	»	579
	Havre	»	»	1,502	»	»	»	1,502
	Totale	1,684	4,005	27,023	50	7	»	32,679
Aprile 1902	Genova	1,740	1,103	2,434	25	65	»	5,367
	Napoli	»	391	22,635	»	»	»	23,026
	Palermo	»	»	1,291	»	»	»	1,291
	Havre	»	»	1,786	»	»	»	1,786
	Totale	1,740	1,494	28,146	25	65	»	31,470
Maggio 1902	Genova	2,107	390	1,167	79	13	»	3,756
	Napoli	»	227	27,480	»	»	»	27,707
	Palermo	»	»	1,118	»	»	»	1,118
	Havre	»	»	1,174	»	»	»	1,174
	Totale	2,107	617	30,939	79	13	»	33,755
Giugno 1902	Genova	1,004	517	715	46	»	»	2,282
	Napoli	»	205	11,993	»	»	»	12,198
	Palermo	»	»	294	»	»	»	294
	Havre	»	»	488	»	»	»	488
	Totale	1,004	722	13,490	46	»	»	15,262

MESE	PORTO D'IMBARCO	Numero degli emigranti						
		Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale.	Paesi del Pacifico	Australia	Totale
Luglio 1902	Genova	1,199	501	623	»	17	»	2,340
	Napoli	»	472	6,995	»	»	»	7,467
	Palermo	»	»	885	»	»	»	885
	Havre	»	»	517	»	»	»	517
	Totale . . .	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209
Agosto 1902	Genova	1,138	384	583	1	»	»	2,106
	Napoli	99	243	8,842	»	»	»	9,184
	Palermo	»	»	»	»	»	»	»
	Havre	»	»	822	»	»	»	822
	Totale . . .	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112
Settembre 1902	Genova	2,581	664	717	»	22	»	3,984
	Napoli	»	412	11,341	»	»	»	11,753
	Palermo	»	»	3,254	»	»	»	3,254
	Havre	»	»	1,018	»	»	»	1,018
	Totale . . .	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009
Ottobre 1902	Genova	6,284	996	1,337	26	19	»	8,662
	Napoli	»	1,141	12,993	»	»	»	14,134
	Palermo	»	»	970	»	»	»	970
	Havre	»	»	1,384	»	»	»	1,384
	Totale . . .	6,284	2,137	16,684	26	19	»	25,150
Novembre 1902	Genova	5,866	959	838	39	20	»	7,722
	Napoli	»	629	8,955	28	»	»	9,612
	Palermo	»	»	1,286	»	»	»	1,286
	Havre	»	»	1,171	»	»	»	1,171
	Totale . . .	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791
Dicembre 1902	Genova	2,220	541	614	53	21	»	3,449
	Napoli	200	221	6,206	3	»	»	6,630
	Palermo	»	»	931	»	»	»	931
	Havre	»	»	657	»	»	»	657
	Totale . . .	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667

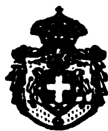
Segue il prospetto riassuntivo dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta dal 2 settembre 1901 al 31 dicembre 1902, colla indicazione dell'ammontare della tassa pagata dai vettori.

Emigranti italiani partiti per paesi transoceanici dal 2 settembre 1901 al 31 dicembre 1902.

MESI	Porti a cui erano diretti							Ammontare della tassa pagata dai vettori (in lire italiane)
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Settembre 1901 . .	6,354	3,103	5,868	43	»	»	15,368	108,336
Ottobre » . .	9,029	4,345	12,422	»	18	»	25,814	182,668
Novembre » . .	8,867	4,887	10,020	99	34	»	23,907	169,682
Dicembre » . .	4,623	4,903	7,446	77	21	»	17,080	118,892
Totale dal 2 settembre al 31 dicembre 1901 .	28,883	17,238	35,756	219	73	»	82,169	579,578
Gennaio 1902 . .	3,306	5,811	7,492	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio » . . .	2,502	4,176	15,450	69	103	62	22,362	165,996
Marzo » . . .	1,684	4,005	27,023	50	7	»	32,769	248,222
Aprile » . . .	1,740	1,494	28,146	25	65	»	31,470	240.418
Maggio » . . .	2,107	617	30,939	79	13	»	33,755	253,946
Giugno » . . .	1,004	722	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Luglio » . . .	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto » . . .	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112	87,776
Settembre » . . .	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Ottobre » . . .	6,284	2,137	16,684	26	19	»	25,150	182,646
Novembre » . . .	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,386
Dicembre » . . .	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902 .	31,930	23,988	195,479	475	301	62	252,235	1,861,900

INDICE

Finito di stampare il 25 *febbraio* 1903.



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 5.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

MODIFICAZIONI

al regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione

Nel n. 1 del Bollettino dell'emigrazione per l'anno 1903, fu pubblicato il R. Decreto 31 dicembre 1902, n. 540, che modificava il regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione.

Si crede opportuno di qui riprodurre il testo degli articoli del regolamento modificati, di contro al nuovo testo approvato col R. Decreto suddetto, premettendo la relazione del Commissariato al Consiglio di Stato che dà ragione delle modificazioni, le quali furono introdotte in seguito a discussione ed ai voti espressi dal Consiglio dell'emigrazione (nelle sedute dell'11 aprile e del 19 giugno 1902) e su conforme parere del Consiglio di Stato in data del 27 novembre 1902.

A) Relazione del Commissariato al Consiglio di Stato circa le proposte di modificazioni al regolamento sull'emigrazione.

La prima delle modificazioni che si propongono, concerne l'articolo 27 del regolamento, che tratta della costituzione dei Comitati comunali e mandamentali.

Secondo l'articolo 10 della legge, questi Comitati possono essere istituiti *nei luoghi di emigrazione*, e l'articolo 27 del regolamento soggiunge che tale istituzione può farsi *nei mandamenti e nei comuni*, dietro proposta dei Prefetti. Ora è accaduto che talvolta il Prefetto, in un comune composto di più mandamenti, proponesse la istituzione di più Comitati mandamentali, invece di un unico Comitato comunale. Ciò non può essere stato nel pensiero del legislatore; il quale, con la creazione dei Comitati locali, ha inteso di costituire organi di protezione degli emigranti nei luoghi d'origine del movimento, ma non di

crearne diversi nel territorio di uno stesso comune, con pericolo anche di produrre confusione e divergenze nell'applicazione della legge.

Perciò si propone di limitare i Comitati ad uno per comune, prescrivendo che, ove il comune comprenda più mandamenti, il pretore che deve presiedere il Comitato venga designato dal presidente del Tribunale.

E poichè, secondo la legge, il Comitato deve essere presieduto dal pretore, così ad evitare che nei grandi centri il sindaco, il quale è membro nato del Comitato, venga a trovarsi in condizioni di inferiorità rispetto al pretore, si stabilisce che nei capoluoghi di circondario o di provincia il sindaco possa farsi rappresentare nel Comitato da un consigliere comunale.

L'articolo 39 del regolamento enumera i casi in cui il ministro degli affari esteri può chiedere ai vettori di emigranti un biglietto gratuito di andata e ritorno per viaggi transoceanici; i quali casi, per quanto concerne il Commissariato, si limitano a viaggi di un membro del Commissariato stesso o di un funzionario da questo dipendente. Ora in pratica avviene che, essendo molto ristretto il personale del Commissariato, esso è costretto talvolta a valersi, per le missioni all'estero, di delegati speciali e temporanei scelti fra persone esperte.

Si propone quindi di dare alla facoltà del ministro una maggiore latitudine, dicendo che il biglietto possa essere chiesto per *funzionari e delegati speciali* del Commissariato.

Con ciò non si viene ad aggravare l'onere dei vettori, rimanendo inalterato il numero dei biglietti di andata e ritorno, da rilasciarsi a richiesta del Commissariato, secondo l'ultimo comma dello stesso articolo 39.

Un'altra modificazione che si propone di introdurre nel regolamento riguarda il capoverso dell'articolo 57.

Questo capoverso prevede i casi in cui può non applicarsi la disposizione dell'articolo stesso, riguardante l'obbligo da parte del vettore di estendere a tutti gli emigranti imbarcati sul medesimo

vapore per la stessa destinazione la riduzione del nolo annunziato o contrattato. Secondo la dizione attuale, può farsi eccezione a questa disposizione ove si tratti di contrattazioni speciali autorizzate dall'*ispettore* dell'emigrazione o quando vi sia uno scopo di beneficenza o in altri casi particolari.

In questo capoverso si propone di aggiungere che le contrattazioni speciali possono anche essere autorizzate *o dallo stesso regolamento o dal Commissariato*, e che i casi di riduzione per beneficenza debbano essere riconosciuti dal Commissariato. Si vuole con queste modificazioni mettere meglio in armonia l'articolo colle varie disposizioni della legge e del regolamento e riservare al Commissariato una facoltà, che non deve usarsi se non in casi eccezionali, evitando così che i vettori possano valersi dei motivi di beneficenza, senza controllo, per altri scopi.

Coll'articolo 48 del regolamento fu consentito ai vettori nazionali o stranieri di nominare nei porti d'imbarco un *procuratore* per rappresentarli nei rapporti con le autorità locali e per raccogliere gli emigranti ad essi indirizzati dai rappresentanti stabiliti nei comuni. Tali procuratori essendo null'altro che *rappresentanti* locali con facoltà più late, è evidente che *a fortiori* debbono anche essi soddisfare alle condizioni di capacità e moralità che sono prescritte per i semplici rappresentanti incaricati di raccogliere gli emigranti nei singoli comuni, vender loro i biglietti e dirigerli ai porti d'imbarco.

Tuttavia, per eliminare ogni dubbiezza, il Commissariato stima opportuno di aggiungere all'articolo 48 un capoverso, con cui siano dichiarate applicabili ai *procuratori* le norme stabilite dagli articoli 58 e 59 pei *rappresentanti.*

Le modificazioni proposte agli articoli 58, 59 e 60 tendono ad eliminare alcuni dubbi sorti circa le cause di incompatibilità o di esclusione dall'ufficio di rappresentante di vettore.

L'articolo 58 dispone che il vettore debba presentare al Commissariato, per ognuno de' suoi rappresentanti, un certificato penale di

data recente, da cui risulti che il rappresentante proposto non subì condanne per contravvenzioni in materia di emigrazione, nè per reati contro la fede pubblica, o contro il buon costume o contro le persone o contro la proprietà. Ora avviene spesso che i rappresentanti producano il certificato penale in cui si dichiara soltanto che essi non hanno subìto condanne dei generi sopra indicati, rimanendo così celate al Commissariato le altre condanne che per avventura i medesimi individui avessero riportate. D'altra parte, la enumerazione fatta dal regolamento, di talune specie di reati, mentre non distingue fra reati di qualche importanza e reati minimi nel loro grado e nella pena pronunziata, tralascia di far menzione di altre specie di reati che non possono non influire sul giudizio che il Commissariato è chiamato a dare, quali, ad esempio; i reati di concussione, di bancarotta fraudolenta, di peculato, di resistenza o di oltraggio alla forza pubblica.

Rimarrebbe sempre la facoltà conferita al Commissariato dal successivo articolo 59, di negare o revocare l'assenso per ragioni fondate sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti coll'emigrazione, ovvero sulla di lui capacità e moralità, o sopra circostanze e condizioni locali, nell'interesse sempre degli emigranti. Ma l'esperienza ha dimostrato non potersi in questa materia procedere con criteri rigidi, assoluti, se si vuole che la decisione del Commissariato sia veramente conforme a giustizia e ad equità. La legge esige che i rappresentanti affidino per la loro condotta morale; perciò conviene tener conto non solo dell'entità della condanna, ma anche della data di essa, della specie del reato e della frequenza dei procedimenti che ebbero luogo a carico dello stesso individuo. In una parola, bisogna poter far uso anche nei casi di condanne contemplate nell'articolo 58, del potere discrezionale conferito al Commissariato dall'articolo 59.

A ciò appunto si provvede con la modificazione alla lettera *d*) dell'articolo 58; la quale consiste semplicemente nel sopprimere la specificazione dei reati, lasciando al Commissariato di giudicare della loro importanza, caso per caso.

E poichè sarebbe illogico adottare per i rappresentanti una misura diversa da quella per i vettori, così, per ragione di analogia, parrebbe

opportuno di modificare nello stesso senso l'articolo 43, lettera *c*) dove appunto si accenna al certificato penale da presentarsi da coloro che chiedono la patente di vettore.

Nello stesso articolo 58 si propone di sopprimere i due ultimi capoversi, per il motivo che la materia delle circoscrizioni dei rappresentanti viene regolata nel successivo articolo 61, come si dirà fra breve.

Il Commissariato ha poi dovuto constatare che, date le disposizioni vigenti, non si può impedire che esercitino ad un tempo funzioni di rappresentanti di vettore più persone di una stessa famiglia, facendosi così, nell'ambito del comune, una specie di accentramento e di monopolio di tutti gli affari di emigrazione, con danno degli emigranti. E accade pure di sovente che, escluso un individuo dall'ufficio di rappresentante per ragioni di moralità, costui riesca nondimeno ad esercitarlo per interposta persona, facendo in vece sua nominare un suo parente che con lui convive, ovvero accade che un rappresentante escluso faccia apparentemente mettere al suo posto un suo dipendente o impiegato, per continuare in realtà ad agire egli stesso.

Al fine di prevenire o di eludere questi artifici si propone di dichiarare nell'articolo 59 che le ragioni per negare l'assenso potranno fondarsi anche su circostanze *di famiglia*, e di aggiungere nell'articolo 60 fra le cause d'incompatibilità, l'essere impiegato o dipendente di un rappresentante e il far parte di una agenzia di affari, nella quale siano interessate persone già escluse per ragioni di ordine morale.

Qualunque però sia la diligenza adoperata dai prefetti e dal Commissariato per escludere dalle liste dei rappresentanti le persone indegne o non idonee, sia per incompatibilità collo esercizio di determinati uffici pubblici, sia per precedenti penali, o per difetto di istruzione elementare, o per altre cause, è certo che il numero dei rappresentanti sparsi nei comuni, quando superi certi limiti, può divenire eccessivo ed essere per se stesso un inconveniente, un pericolo, uno stimolo grande a promuovere l'emigrazione, che cessa allora di essere spontanea, per divenire un fenomeno artificiale, provocato ad arte.

Questo pericolo, anzi questo danno, si è già palesato in diverse provincie.

Il numero di rappresentanti di vettori, alla data del 15 novembre 1902, era di circa diecimila in tutto il Regno; la quale cifra apparisce tanto più eccessiva, ove si pensi che la distribuzione dei rappresentanti è molto diversa da una ad altra regione. E più si addensano i rappresentanti, più riescono molesti, specialmente dove trovano le popolazioni preparate per il disagio o per precedenti disordini ad ascoltare il consiglio di emigrare alla ventura.

Così ad esempio, nella provincia di Avellino, in una popolazione di 402,000 abitanti si contano 777 rappresentanti di vettori, vale a dire uno per 801 abitanti; nella provincia di Chieti ve n'è uno per 822 abitanti; nella provincia di Cosenza uno per 758; nella provincia di Campobasso uno per 612 abitanti.

Questi rappresentanti, spinti dall'interesse di avere una commissione, che si ragguaglia al numero degli individui arruolati, persuadono gl'indecisi e inducono a partire anche i restii, col miraggio di far fortuna. Essi contribuiscono ad ingrossare le correnti emigratorie ed a crearne di nuove, nelle quali correnti i contadini, braccianti, artigiani si trovano spesso quasi inconsciamente travolti, per andare incontro ad amare delusioni, a sofferenze, a disastri irreparabili, come è avvenuto l'anno scorso nella spedizione al Canadà, della quale è tuttora vivo il ricordo.

È bensì vero che la legge proibisce ai vettori ed ai loro rappresentanti di eccitare pubblicamente a emigrare; ma pochi si lasciano cogliere in flagrante in questa propaganda. L'azione loro si svolge nell'ombra, e consiste nel dar consigli, nel far brillare dinanzi agli occhi di gente ignorante illusorie prospettive di agiatezza, nel suggestionarli con l'esempio di altri ritornati dall'America con qualche risparmio, nell'offrire perfino dei prestiti a patti usurai, per le spese di viaggio. E tutto ciò si fa naturalmente, nel massimo segreto, a mantenere il quale, del resto, lo stesso emigrante si crede generalmente interessato. Perciò è difficilissimo avere la prova di una simile propaganda e poterne colpire gli autori.

E quanto più è grande il numero dei rappresentati, tanto più difficile riesce invigilarne la condotta e reprimerne gli abusi. Il Commissariato è coadiuvato in ciò dalle prefetture, dagli uffici di sicurezza pubblica e dall'arma dei reali carabinieri; ma queste autorità, sopraccariche come sono d'incombenze d'ogni genere, non possono dedicare ai servizi dell'emigrazione tutta quella attività che sarebbe necessaria; e così avviene che, dato il numero stragrande dei rappresentanti, e la scarsezza dei mezzi di cui il Commissariato dispone, esso trovisi nell'impossibilità di reprimere gli abusi d'ogni genere che si commettono, specialmente nei piccoli comuni, sotto forme sempre nuove ed imprevedute, e dei quali il più delle volte il Commissariato non ha neppure notizia.

Per ultimo è anche da considerare il lavoro enorme che il continuo moltiplicarsi di questi rappresentanti arreca al Commissariato, distraendolo dagli altri suoi compiti assai più gravi e più interessanti per la nostra emigrazione. Si è già detto che i rappresentanti sono attualmente circa diecimila; ma il loro numero tende sempre ad aumentare, pervenendo tutti i giorni al Commissariato lunghi elenchi di nuovi proposti, per ognuno dei quali devonsi esaminare documenti, chiedere informazioni all'autorità locale, e dare o negare l'assenso, secondo i risultati delle indagini eseguite. A ciò si aggiungano i cambiamenti nel territorio di operazione di ciascuno di essi, le revoche, le rinunzie con le conseguenti sostituzioni, i ricorsi degli esclusi, sui quali è pure equo emettere una decisione, la formazione e l'aggiornamento dei registri e degli schedari, la corrispondenza coi prefetti, e si avrà una idea del lavoro immane che deve sostenere il Commissariato per questo ramo di servizio, che assorbe troppo gran parte della sua attività, e ha bisogno di essere semplificato.

La legge tedesca sull'emigrazione pone dei limiti e delle restrizioni alla nomina dei subagenti di emigrazione. In Germania le agenzie devono dare una cauzione, nella stessa guisa che la danno in Italia i vettori di emigranti; ma in Germania si aggiunge una cauzione supplementare di 1500 marchi, per ogni subagente. Oltre a ciò il Governo, quando giudichi che il numero dei subagenti in una determinata pro-

vincia, sia soverchio, può mettere il veto alla nomina di nuovi subagenti.

Se fosse imposta in Italia una cauzione anche solo di 1500 franchi invece che di marchi, per ogni rappresentante di vettore, non si avrebbero certo gli attuali diecimila rappresentanti, poichè non è da presumere che si sarebbero raccolti 15 milioni di franchi di cauzione. Da noi invece nessuna cauzione viene chiesta per la nomina dei rappresentanti e il loro numero può crescere indefinitamente.

Il regolamento attuale (articolo 61) vieta ai vettori di nominare più di un rappresentante in ogni comune. Con questa sola limitazione, cioè di non poter avere più di un rappresentante in un comune, i diciassette vettori (che tanti sono gli armatori, le società, i noleggiatori di vapori autorizzati a fare il trasporto degli emigranti dai porti del Regno) hanno nell'insieme nominato finora diecimila rappresentanti, come si è detto più sopra ripetutamente.

Per restringere ora il numero dei rappresentanti, si propone di modificare l'articolo 61 del regolamento, nel senso che un vettore non possa avere più di un rappresentante in un mandamento, anzichè in un comune. La stessa facoltà che fu riconosciuta, di limitare per Regolamento il numero dei rappresentanti ad uno per comune, si invoca ora per restringere codesta rappresentanza ad uno per ogni mandamento.

E siccome i diciassette vettori. anche con questa regola, potrebbero avere fra tutti, in un mandamento diciassette rappresentanti, residenti in altrettanti comuni diversi, si propone di stabilire che i detti rappresentanti dovrebbero avere tutti la propria residenza nel comune capoluogo di mandamento. In questo modo è da prevedersi che parecchi vettori si intenderanno per avere fra loro in comune un unico rappresentante.

È ovvio poi che in una città che sia divisa in più mandamenti, debba essere autorizzato per ciascun vettore un solo rappresentante.

Il Consiglio dell'emigrazione, che ebbe occasione di conoscere come siano ora distribuiti e come operino i rappresentanti dei vettori nelle

diverse parti del Regno, riconobbe con voto esplicito essere necessario di restringerne il numero, e chiese, di più, che si riconoscesse fin d'ora, con apposita riserva nel regolamento, la facoltà al Governo di ridurre quel numero, più tardi, ad uno per circondario.

Con questo proposito fu preparata la nuova redazione dell'articolo 61.

Egli è vero che, a rigore di termini, se oggi i diciassette vettori potrebbero avere complessivamente negli 8200 comuni del Regno diciassette volte tanti rappresentanti, qualora la base venisse fissata ad uno per mandamento, gli stessi diciassette vettori potrebbero contare nei 1535 mandamenti giudiziarii, diciassette volte tanti rappresentanti; il che darebbe ancora un numero evidentemente eccessivo di rappresentanti, in tutto il Regno. Ma è da riflettere che, praticamente, anche adesso non tutti i vettori nominano rappresentanti in tutti i comuni; e che, ad ogni modo, colla nuova ripartizione si avrà, per esempio nella provincia di Avellino un rappresentante per 12,000 abitanti, invece di uno per 800 quanti sono presentemente; e nella provincia di Campobasso se ne avrà uno per 13,000 abitanti, invece di uno per 612 e così via.

L'articolo 75 del regolamento concerne il modo di pagamento del biglietto d'imbarco; il quale può farsi dall'emigrante, in tutto o in parte, al rappresentante con cui ha contrattato, salvo, ove si tratti di pagamento parziale, a versare la rimanente somma al vettore prima della partenza, senza che mai l'emigrante sia tenuto a sborsare alcun supplemento o maggior somma a qualsivoglia titolo.

A questo articolo si propone di far seguire un terzo capoverso, con cui alle attribuzioni che la legge ed il regolamento danno ai Comitati per l'emigrazione, si aggiunge quella di agevolare all'emigrante l'acquisto diretto del biglietto dal vettore, senza valersi del rappresentante locale. Il Comitato dovrà a tal uopo porre l'emigrante in relazione col vettore che da lui sia stato prescelto.

Affinchè la legge possa raggiungere alcuni dei fini civili più

elevati a cui mira, occorre rafforzare quegli organi liberali di tutela degli emigranti che si son voluti creare coi Comitati, e giova venir restringendo e limitando l'azione ed i rapporti dei rappresentanti di vettori con gli emigranti. Per quanto la legge abbia voluto renderli dei semplici commissionari del vettore per la vendita dei biglietti e togliere loro l'antico carattere di subagenti di emigrazione, è lecito dubitare se in questa parte l'intenzione del legislatore sia stata in pratica raggiunta. Quanto meno l'emigrante sarà costretto a servirsi dell'opera di codesti intermediari, tanto meno si avrà da temere che questi possano valersi del proprio ufficio per promuovere correnti emigratorie artificiali o commettere frodi od inganni in danno degli emigranti.

Dato infine il difetto di istruzione del maggior numero dei nostri emigranti, non è da sperare che molti di essi possano rivolgersi spontaneamente al vettore per trattare dell'acquisto del biglietto, sebbene per l'esperienza già acquistata da molti nei viaggi transoceanici di andata e di ritorno, ciò cominci a farsi da parecchi.

I Comitati mandamentali e comunali che sono chiamati dalla legge a sostituirsi ai rappresentanti in caso di coalizioni dei vettori (art. 15 della legge) e devono esercitare un'azione continua di sorveglianza e di tutela sugli emigranti, informarli dei mezzi di trasporto e dei prezzi dei noli, della durata dei viaggi (art. 28 del regolamento), potranno utilmente esercitare il nuovo còmpito che si propone di dar loro; tanto più che i Comitati sono in grado, per le notizie che periodicamente ricevono dal Commissariato, di conoscere i nomi dei vettori, le linee di navigazione di ciascuno, le date delle partenze dei piroscafi e il costo del biglietto.

Questa funzione, come tutte le altre dei Comitati, deve essere gratuita; e ciò si stabilisce espressamente nel 4° capoverso dell'articolo.

S'intende che, col nuovo incarico dato ai Comitati, non si è voluto creare un vincolo giuridico fra essi e il vettore. Nè i Comitati possono assumere una responsabilità propria di fronte al vettore, nè sarebbe parso equo imporre al vettore l'obbligo di valersi (salvo il caso ecce-

zionale previsto dall'articolo 15) dei Comitati in sostituzione dei propri rappresentanti.

L'opera dei Comitati dev'essere di semplici disinteressati intermediari, come avviamento a stabilire rapporti diretti fra vettori ed emigranti. In questo senso la presente disposizione si ricollega in un fine comune con la modificazione già proposta circa la riduzione del numero dei rappresentanti.

Un altro capoverso vien pure aggiunto all'articolo 75, a compimento di quanto dispone il capoverso 2°, che, cioè, nulla è dovuto dall'emigrante per il suo trasporto dal porto di imbarco a quello di destinazione, all'infuori del prezzo del biglietto.

Per evitare la possibilità di abusi e che gli emigranti arrivati al porto di destinazione abbiano da portarsi a terra a loro spese, pagando tariffe di sbarco, talora assai elevate, si propone di far obbligo ai vettori di mettere a terra gli emigranti arrivati al termine del viaggio. E per rendere impossibile ogni pretesa di rivalsa, si stabilisce che il biglietto di imbarco dà diritto allo sbarco della persona col proprio bagaglio, ponendosi altresì a carico del vettore le tasse di sbarco che fossero imposte dalle leggi locali.

Di questi oneri si dovrà naturalmente tener conto nella fissazione dei limiti massimi dei prezzi dei noli.

L'articolo 170 del regolamento riguarda le norme e condizioni a cui debbono sottostare, durante il viaggio di ritorno in Italia, i piroscafi, tanto italiani che stranieri, che siano partiti da un porto del regno con emigranti.

A questo articolo si propone di aggiungere due disposizioni per meglio tutelare gli emigrati che ritornano in patria, ed evitare alcuni inconvenienti che la esperienza ha posti in luce.

Con una prima disposizione (4° capoverso dell'articolo) si fa obbligo ai vettori di indicare esattamente sul biglietto venduto all'estero per il viaggio in Italia la data della partenza del piroscafo dal porto transatlantico.

Con una seconda disposizione (5° capoverso dell'articolo) si prescrive che i vettori specifichino sul biglietto per il viaggio di ritorno in Italia se il piroscafo porterà il passeggiero direttamente fino al porto italiano di destinazione, ovvero se vi sarà trasbordo durante il viaggio.

La prima disposizione fu consigliata dalle lagnanze mosse da parecchi emigranti di ritorno, e da quanto ebbero a verificare i R. Ufficiali consolari per i porti di Santos (Brasile) e di Nuova Orleans (Stati Uniti), nei quali gli emigrati devono talvolta fare lungo soggiorno e sopportare gravi spese per il fatto che le Compagnie annunziano la partenza per un determinato giorno e poi, per convenienze commerciali, la differiscono, a proprio arbitrio, senza curarsi dei danni che cagionano ai passeggieri ai quali fu venduto il biglietto.

La seconda disposizione fu suggerita dal fatto, che parecchi vettori nel viaggio di ritorno considerano questo come finito a Marsiglia, dove il piroscafo rimane, ed i passeggieri sono fatti proseguire per Genova o per Napoli colla prima nave di cui il vettore possa disporre; d'onde lagnanze degli immigranti che hanno pagato il biglietto sul piroscafo transatlantico fino a destinazione in patria, e sono costretti a sopportare il disagio del trasbordo e un ritardo. Col fare obbligo al vettore di precisare quelle date e quelle circostanze, come si è detto sopra, il viaggiatore che ritorna sarà informato prima di partire dall'America se sarà costretto al trasbordo in un porto del Mediterraneo. Inoltre si provvede alla tutela dell'emigrante che rimpatria durante quest'ultima parte del viaggio col prescrivere che, ove esso sia trasportato al porto italiano mediante trasbordo sopra altro piroscafo, questo debba avere i requisiti previsti dall'articolo 63 del Regolamento, ossia debbano essere garantite quelle condizioni rispetto allo spazio, all'alloggio a bordo, al vitto, al bagaglio, che valgono per il trasporto degli emigranti su piroscafi di piccola portata nei viaggi da un porto qualunque del regno al porto italiano di imbarco per i paesi transoceanici. Così pure è preveduto il caso in cui l'ultima parte del viaggio abbia luogo per ferrovia dal porto intermedio italiano o straniero fino a destinazione.

Un'ultima modificazione si riferisce all'articolo 171, riguardante i reclami presentati da un emigrato italiano, che rimpatria sopra un pi-

roscafo di un vettore nazionale o straniero, per danni subiti all'estero durante il viaggio per colpa di esso vettore o dei suoi agenti.

Alle parole *in corso di navigazione* è parso opportuno sostituire le altre *in corso di viaggio* al fine di estendere la responsabilità del vettore anche al trasporto in ferrovia dal porto di trasbordo al luogo di destinazione dei rimpatrianti, trasporto previsto dal precedente articolo 170.

B) **Testo degli articoli del Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sostituiti con R. Decreto**

Testo degli articoli del Regolamento 10 luglio 1901, n. 375.

Art. 27. I comitati mandamentali e comunali, dei quali tratta l'articolo 10 della legge, saranno istituiti, o sciolti, con decreto del Commissariato. Essi avranno la loro sede nel municipio o in altro luogo provveduto dal municipio.

Per gli effetti dell'art. 10 della legge, il giudice conciliatore non è chiamato a far parte del comitato, se non quando manchi il pretore o chi ne fa le veci.

I prefetti delle provincie, nelle quali il movimento dell'emigrazione è di qualche importanza, indicheranno al Commissariato i mandamenti o i comuni in cui sia opportuno istituire un comitato, e proporranno fra i medici e i ministri del culto le persone più idonee a parteciparvi. Ove la proposta sia approvata dal Commissariato, il consiglio comunale interessato procederà alla scelta del rappresentante di società operaie ed agricole locali, e il prefetto notificherà a tutti i comuni della provincia la costituzione del comitato, o dei comitati, e i nomi dei rispettivi componenti.

Per la nomina di detto rappresentante ciascuna società designerà, dietro invito del sindaco, uno dei propri componenti, ovvero uno ascritto ad altra società operaia o agricola del luogo. Il consiglio comunale sceglierà una delle persone così designate.

L'istituzione del comitato è obbligatoria nei comuni dove ha sede un rappresentante di vettore.

sull'emigrazione, confrontato col testo degli articoli ad essi 11 dicembre 1902, n. 540.

Testo degli articoli medesimi, colle modificazioni introdottevi con R. Decreto 11 dicembre 1902, n. 540.

Art. 27. I comitati mandamentali e comunali, dei quali tratta l'articolo 10 della legge, saranno istituiti o sciolti con decreto del Commissariato. Essi avranno la loro sede nel municipio o in altro luogo provveduto dal municipio.

Per gli effetti dell'articolo 10 della legge, il giudice conciliatore non è chiamato a far parte del comitato, se non quando manchi il pretore o chi ne fa le veci.

I prefetti delle provincie, nelle quali il movimento dell'emigrazione è di qualche importanza, indicheranno al Commissariato i mandamenti o i comuni in cui sia opportuno istituire un comitato, e proporranno fra i medici e i ministri del culto le persone più idonee a parteciparvi. Ove la proposta sia approvata dal Commissariato, il consiglio comunale interessato procederà alla scelta del rappresentante di società operaie ed agricole locali, e il prefetto notificherà a tutti i comuni della provincia la costituzione del comitato, o dei comitati, e i nomi dei rispettivi componenti.

Per la nomina di detto rappresentante ciascuna società designerà, dietro invito del sindaco, uno dei propri componenti, ovvero uno ascritto ad altra società operaia o agricola del luogo. Il consiglio comunale sceglierà una delle persone così designate.

L'istituzione del comitato è obbligatoria nei comuni dove ha sede un rappresentante di vettore.

Non potrà essere istituito più di un comitato in un comune, anche se questo comprenda più mandamenti. In questo caso il presidente del tribunale designerà il pretore che deve presiedere il comitato.

Nei comuni capiluoghi di provincia o di circondario il sindaco potrà delegare un consigliere comunale che lo rappresenti nel comitato.

Art. 39. Quando il ministro degli affari esteri ritenga opportuno di facilitare l'opera di missionari a favore di istituti di beneficenza o di patronato per l'emigrazione in paesi transoceanici, potrà richiedere il vettore d'un biglietto gratuito, d'andata e ritorno, in prima classe, compreso il vitto, a favore di detti missionari.

Uguale richiesta può fare, su proposta del commissario generale, per l'invio in paesi transoceanici, o pel richiamo da essi, di un membro del Consiglio dell'emigrazione o del Commissariato, o di un funzionario da questo dipendente, o di un delegato del Tesoro o di un delegato del Banco di Napoli, a scopo di ispezioni o di informazioni nell'interesse dell'emigrazione o della tutela del risparmio e delle rimesse degli emigranti italiani, in relazione con la legge n. 24 del 1° febbraio 1901.

In ogni caso la richiesta sarà limitata per ciascun vettore a due biglietti d'andata e due di ritorno all'anno. Dei biglietti di cui il Commissariato non si sia valso nell'anno, esso potrà valersi entro il termine di tre anni successivi.

Art. 43. Alla domanda di cui all'articolo precedente si dovranno aggiungere:

a) un certificato della Camera di commercio da cui risulti, secondo i casi, che gli armatori e noleggiatori nazionali, le persone le quali hanno la firma sociale in rappresentanza delle compagnie o dei consorzi di armatori nazionali, e così i mandatari di compagnie, armatori e noleggiatori forestieri, come le persone che hanno la firma sociale, se mandataria è una ditta italiana, sono inscritti fra i commercianti:

b) il certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del comune di domicilio dei predetti;

c) il certificato penale di data recente, da cui risulti che essi non hanno subito condanne per reati in materia di fallimento, o di emigrazione, o contro la fede pubblica, o il buon costume, o le persone, o la proprietà;

d) il certificato di cittadinanza italiana per gli armatori e noleggiatori nazionali e per i mandatari indicati nella lettera *a* del presente articolo.

Art. 39. Quando il ministro degli affari esteri ritenga opportuno di facilitare l'opera di missionari a favore di istituti di beneficenza o di patronato per l'emigrazione in paesi transoceanici, potrà richiedere il vettore d'un biglietto gratuito d'andata e ritorno, in prima classe, compreso il vitto, a favore di detti missionari.

Uguale richiesta può fare, su proposta del Commissario generale, per l'invio in paesi transoceanici, o pel richiamo da essi, di membri del consiglio dell'emigrazione, o di funzionari o delegati speciali del Commissariato, o di delegati del tesoro, o di delegati del Banco di Napoli, a scopo di ispezioni o di informazioni nell'interesse dell'emigrazione o della tutela del risparmio e delle rimesse degli emigranti italiani, in relazione con la legge del 1° febbraio 1901, n. 24.

In ogni caso la richiesta sarà limitata per ciascun vettore a due biglietti d'andata e due di ritorno all'anno. Dei biglietti di cui il Commissariato non si sia valso nell'anno, esso potrà valersi entro il termine di tre anni successivi.

Art. 43. Alla domanda di cui all'articolo precedente si dovranno aggiungere:

a) un certificato della camera di commercio da cui risulti, secondo i casi, che gli armatori e noleggiatori nazionali, le persone le quali hanno la firma sociale in rappresentanza delle compagnie o dei consorzi di armatori nazionali, e così i mandatari di compagnie, armatori e noleggiatori forestieri, come le persone che hanno la firma sociale, se mandataria è una ditta italiana, sono inscritti fra i commercianti;

b) il certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del comune di domicilio dei predetti;

c) il certificato penale di data recente;

d) il certificato di cittadinanza italiana per gli armatori e noleggiatori nazionali e per i mandatari indicati nella lettera *a* del presente articolo.

Gli atti indicati nel precedente e nel presente articolo, fatti all'estero, dovranno essere legalizzati da un regio agente diplomatico o

Gli atti indicati nel precedente e nel presente articolo, fatti all'estero, dovranno essere legalizzati da un regio agente diplomatico o consolare e dal regio ministero degli affari esteri; ed a quelli scritti in lingua straniera, eccettuata la francese, dovrà essere unita la traduzione in lingua italiana, certificata conforme da un regio rappresentante diplomatico o consolare all'estero, oppure da un interprete riconosciuto da un'autorità giudiziaria del regno.

Art. 48. Non possono ottenere patente di vettore di emigranti coloro che nelle operazioni di emigrazione agiscono già per conto altrui come amministratori o come rappresentanti con firma sociale di compagnie di navigazione o di consorzi di armatori nazionali, ovvero come rappresentanti locali, giusta l'articolo 16 della legge, o, infine, come mandatari di compagnie, di armatori o di noleggiatori stranieri.

Più compagnie, armatori o noleggiatori stranieri non possono nominare lo stesso mandatario.

Ferma restando, pei vettori forestieri, la disposizione dell'art. 13, terzo capoverso, della legge, circa la nomina d'un mandatario speciale, i vettori nazionali o forestieri potranno, previa comunicazione al Commissariato, nominare, in ciascuna delle città indicate nell'articolo 9 della legge, un procuratore di nazionalità italiana con facoltà di raccogliere gli emigranti indirizzati dai rappresentanti al porto d'imbarco, di rappresentare essi vettori nelle operazioni di emigrazione presso le autorità locali, esclusa, pei vettori forestieri, la città ove abbia domicilio il rispettivo mandatario, ed escluse, pei vettori nazionali, le città ove essi abbiano la sede principale od una sede succursale.

Il procuratore è considerato come un rappresentante del vettore per gli effetti del penultimo capoverso dell'articolo 31 della legge, ed al vettore risale la responsabilità civile di ogni atto del suo procuratore in materia di emigrazione.

Non può la stessa persona accettare procura ai suddetti fini da più vettori.

consolare e dal regio ministero degli affari esteri; ed a quelli scritti in lingua straniera, eccettuata la francese, dovrà essere unita la traduzione in lingua italiana, certificata conforme da un regio rappresentante diplomatico o consolare all'estero, oppure da un interprete riconosciuto da un'autorità giudiziaria del regno.

Art. 48. Non possono ottenere patente di vettore di emigranti coloro che nelle operazioni di emigrazione agiscono già per conto altrui come amministratori o come rappresentanti con firma sociale di compagnie di navigazione o di consorzi di armatori nazionali, ovvero come rappresentanti locali, giusta l'articolo 16 della legge, o, infine, come mandatari di compagnie, di armatori o di noleggiatori stranieri.

Più compagnie, armatori o noleggiatori stranieri non possono nominare lo stesso mandatario.

Ferma restando, pei vettori forestieri, la disposizione dell'art. 13, terzo capoverso, della legge, circa la nomina d'un mandatario speciale, i vettori nazionali o forestieri potranno, previa comunicazione al Commissariato, nominare, in ciascuna delle città indicate nell'articolo 9 della legge, un procuratore di nazionalità italiana con facoltà di raccogliere gli emigranti indirizzati dai rappresentanti al porto di imbarco, di rappresentare essi vettori nelle operazioni di emigrazione presso le autorità locali, esclusa, pei vettori forestieri, la città ove abbia domicilio il rispettivo mandatario, ed esclusa pei vettori nazionali la città ove essi abbiano la sede principale od una sede succursale.

Il procuratore è considerato come un rappresentante del vettore per gli effetti del penultimo capoverso dell'articolo 31 della legge, ed al vettore risale la responsabilità civile di ogni atto del suo procuratore in materia di emigrazione.

Non può la stessa persona accettare procura ai suddetti fini da più vettori.

Ai procuratori sono applicabili le disposizioni contenute nel seguente articolo 58, quanto ai documenti da presentarsi al Commissa-

Art. 58. Per notificare al Commissariatô i propri rappresentanti, il vettore di emigranti deve unire alla sua dichiarazione i seguenti documenti:

a) certificato di cittadinanza italiana debitamente legalizzato;

b) un certificato di data recente, rilasciato dal sindaco del comune di dimora abituale del rappresentante, da cui risulti la buona condotta di lui;

c) un'attestazione rilasciata dal sindaco predetto da cui risulti la professione del rappresentante e la di lui capacità a fare operazioni di emigrazione;

d) il certificato penale di data recente, da cui risulti che il rappresentante non subì condanne per contravvenzioni in materia di emigrazione, nè per reato contro la fede pubblica, ovvero contro i buoni costumi o contro le persone o le proprietà;

e) tante marche da bollo da lire 1.20 quanti sono i rappresentanti nominati dal vettore, pei quali si richiede l'assenso del Commissariato.

Nella dichiarazione devono essere indicati il comune di domicilio del rappresentante e la circoscrizione entro la quale gli è data facoltà di operare.

Detta circoscrizione potrà estendersi fino ai limiti della provincia, ma non a quei comuni della medesima provincia dove agisca altro rappresentante dello stesso vettore.

Art. 59. Il Commissariato, sentito il parere del prefetto competente, rilascerà al vettore un certificato, munito di marca da bollo da lire 1.20, del dato assenso per ogni rappresentante. Nel caso di negato assenso comunicherà al vettore copia del relativo decreto.

Il certificato dà facoltà al rappresentante di eseguire operazioni di emigrazione nella circoscrizione assegnatagli dal vettore.

Ogni rappresentante deve, per le operazioni di emigrazione, trattare unicamente e direttamente col vettore da cui dipende, o col mandatario, oppure col procuratore di cui al secondo capoverso del precedente articolo 48

riato (oltre l'atto di procura), e nell'ultimo capoverso dell'articolo 59, quanto ai casi nei quali può essere negata o revocata la loro nomina.

Art. 58. Per notificare al Commissariato i propri rappresentanti il vettore di emigranti deve unire alla sua dichiarazione i seguenti documenti:

a) certificato di cittadinanza italiana debitamente legalizzato;

b) un certificato di data recente, rilasciato dal sindaco del comune di dimora abituale del rappresentante, da cui risulti la buona condotta di lui;

c) un'attestazione rilasciata dal sindaco predetto da cui risulti la professione del rappresentante e la di lui capacità a fare operazioni di emigrazione;

d) il certificato penale di data recente;

e) tante marche da bollo da lire 1. 20 quanti sono i rappresentanti nominati dal vettore, pei quali si richiede l'assenso del Commissariato.

Art. 59. Il Commissariato, sentito il parere del prefetto competente, rilascerà al vettore un certificato, munito di marca da bollo da lire 1. 20, del dato assenso per ogni rappresentante. Nel caso di negato assenso comunicherà al vettore copia del relativo decreto.

Il certificato dà facoltà al rappresentante di eseguire operazioni di emigrazione nella circoscrizione assegnatagli dal vettore.

Ogni rappresentante deve, per le operazioni di emigrazione, trattare unicamente e direttamente col vettore da cui dipende, o col mandatario, oppure col procuratore di cui al secondo capoverso del precedente articolo 48.

Le ragioni per negare o revocare l'assenso possono essere fondate tanto sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti coll'emigrazione, quanto sulla di lui capacità e moralità, nonchè su circostanze e condizioni locali, le quali suggeriscano la convenienza di tale diniego o revoca, nell'interesse degli emigranti.

Art. 60. È vietato di esercitare l'ufficio di rappresentante ai minorenni, nonchè ai funzionari dello Stato, ai segretari comunali o a chi ne faccia le veci, ai medici condotti, ai maestri comunali ed ai ministri del culto.

Art. 61. Il vettore non può nominare il rappresentante, di cui nell'articolo 16 della legge, nel comune nel quale egli ha la sede principale dei propri affari, o nei comuni in cui ha una sede succursale; nè può nominare più di un rappresentante per ogni comune.

È vietato ad un rappresentante di agire in un comune, nel quale già agisca un rappresentante dello stesso vettore.

Il vettore non può aprire più di un ufficio per le operazioni di emigrazione nelle città ove egli ha la propria sede o una succursale. Nelle città di Genova, Napoli e Palermo potrà aprire un secondo ufficio nelle vicinanze del porto.

Le ragioni per negare o revocare l'assenso possono essere fondate tanto sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti colla emigrazione, quanto sulla di lui capacità e moralità, nonchè su circostanze e condizioni locali o di famiglia, le quali suggeriscano la convenienza di tale diniego o revoca nell'interesse degli emigranti.

Art. 60. È vietato di esercitare l'ufficio di rappresentante :

1° Ai minorenni, ai funzionari dello Stato, ai segretari comunali o a chi ne faccia le veci, ai medici condotti, ai maestri comunali, ai ministri del culto;

2° Agli impiegati e dipendenti di un rappresentante;

3° A chiunque faccia parte di un'agenzia di affari, nella quale siano interessate, sotto qualsiasi denominazione, persone escluse dall'ufficio di rappresentante per una delle ragioni indicate nell'ultimo capoverso dell'articolo 59.

Art. 61. Il vettore non può nominare un suo rappresentante nella città ove egli ha la sede principale dei propri affari o nelle città ove ha una sede succursale.

Egli non può nominare più di un rappresentante per ogni mandamento giudiziario o per ogni città che comprenda vari mandamenti ; ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia.

Il numero dei rappresentanti che i vettori possono istituire in ogni provincia, o in una determinata provincia, potrà essere con regio decreto, sentito il Consiglio dell'emigrazione, limitato ad uno per circondario.

Allo stesso modo e con le stesse formalità potrà essere consentito che in determinate provincie ed anche in un determinato circondario il numero dei rappresentanti sia maggiore di uno per mandamento giudiziario e per vettore.

Il rappresentante dovrà avere la propria sede in un capoluogo di mandamento, o, secondo i casi, di circondario.

È vietato ad un rappresentante di operare nella circoscrizione assegnata ad un altro rappresentante dello stesso vettore, o sotto la dipendenza o come direttore di altri rappresentanti.

Art. 75. Il biglietto d'imbarco può essere pagato dall'emigrante, in tutto od in parte, al rappresentante presso il quale ha contrattato l'imbarco.

Nel porto di partenza l'emigrante, oltre al versamento dell'eventuale complemento del nolo, non sarà tenuto al pagamento di alcun supplemento o diritto di qualsiasi specie.

Art. 170. Il piroscafo nazionale che sia partito da un porto del regno con emigranti, e sotto l'osservanza delle norme contenute nel presente regolamento, al suo ritorno nel regno da un porto transoceanico è tenuto a sottostare a tutte le disposizioni stabilite dal regolamento stesso per quanto riguarda le buone condizioni della nave, l'assetto interno ed il trattamento dei passeggieri. Il medico militare continuerà anche nel viaggio di ritorno ad avere la direzione del servizio sanitario e ad esercitare, a riguardo dei passeggieri nazionali di 3ª classe, lo speciale ufficio di sorveglianza che gli è conferito dal precedente articolo 157.

Il piroscafo straniero che sia partito dal regno nelle suindicate condizioni, quando imbarchi in un porto estero passeggieri diretti ad un porto del regno, potrà uniformarsi alle leggi ed ai regolamenti del luogo di partenza od a quelli della propria bandiera. Però il trattamento dei passeggieri italiani di 3ª classe non potrà essere inferiore, per quanto

Il vettore non può aprire più di un ufficio per le operazioni di emigrazione nelle città ove egli ha la propria sede o una succursale. Nelle città di Genova, Napoli e Palermo potrà aprire un secondo ufficio nelle vicinanze del porto.

Art. 75. Il biglietto d'imbarco può essere pagato dall'emigrante, in tutto od in parte, al rappresentante presso il quale ha contrattato l'imbarco.

Nel porto di partenza l'emigrante, oltre al versamento dell'eventuale complemento del nolo, non sarà tenuto al pagamento di alcun supplemento o diritto di qualsiasi specie.

L'emigrante può sempre rivolgersi, per ottenere il biglietto di imbarco su un determinato piroscafo, al comitato comunale o mandamentale, il quale lo porrà in relazione diretta col vettore.

L'emigrante non deve alcun compenso al comitato per l'opera prestatagli.

Il biglietto d'imbarco dà diritto all'emigrante d'essere messo a terra col proprio bagaglio, nel porto di destinazione, a spese del vettore, sul quale incombono altresì le tasse di sbarco che fossero imposte dalle leggi locali.

Art. 170. Il piroscafo nazionale che sia partito da un porto del regno con emigranti, e sotto l'osservanza delle norme contenute nel presente regolamento, al suo ritorno nel regno da un porto transoceanico è tenuto a sottostare a tutte le disposizioni stabilite dal regolamento stesso per quanto riguarda le buone condizioni della nave, l'assetto interno ed il trattamento dei passeggieri. Il medico militare continuerà anche nel viaggio di ritorno ad avere la direzione del servizio sanitario e ad esercitare, a riguardo dei passeggieri nazionali di 3ª classe, lo speciale ufficio di sorveglianza che gli è conferito dal precedente art. 157.

Il piroscafo straniero che sia partito dal regno nelle suindicate condizioni, quando imbarchi in un porto estero passeggieri diretti ad un porto del regno, potrà uniformarsi alle leggi ed ai regolamenti del luogo di partenza od a quelli della propria bandiera. Però il trattamento dei passeggeri italiani di 3ª classe non potrà essere inferiore, per

riguarda il vitto, le norme igieniche, e lo spazio assegnato nei dormitori, a quello prescritto per gli emigranti. Il servizio sanitario da parte del medico militare potrà limitarsi ai passeggieri nazionali, quando il vettore avesse imbarcato per suo conto un altro medico; in caso contrario si estenderà a tutte le persone imbarcate. In entrambi i casi il medico militare continuerà, a riguardo dei passeggieri nazionali di 3ª classe, nello speciale ufficio di sorveglianza.

Prima che i piroscafi sì italiani, che stranieri, intraprendano il viaggio di ritorno, il medico militare curerà che siano operate le lavature e le disinfezioni necessarie affinchè le cuccette vengano a trovarsi nelle condizioni imposte per le partenze dai porti del regno.

Quando in luogo del medico militare si trovasse a bordo un commissario, giusta l'articolo 32 del presente regolamento, il commissario stesso continuerà nel suo ufficio di sorveglianza anche durante il viaggio di ritorno.

In esecuzione di quanto dispone l'articolo 32, capoverso 17° della legge, potranno, con decreto reale, su proposta del ministro degli affari esteri, di concerto col ministro della marina, sentito il parere del Consiglio di Stato, essere stabilite altre norme e condizioni, cui dovranno sottostare armatori, noleggiatori e capitani di piroscafi, sì nazionali che stranieri, i quali, provvisti oppur no di patente di vettore, trasportino passeggieri italiani di terza classe, o di classe equiparata alla terza, da porti transoceanici ad un qualsiasi porto del regno; e verranno, in tal caso, stabilite le norme per la constatazione delle relative contravvenzioni. Tali disposizioni saranno considerate come facenti parte del presente regolamento, anche per gli effetti dell'articolo 31, paragrafo 7°, della legge.

quanto riguarda il vitto, le norme igieniche, e lo spazio assegnato nei dormitori, a quello prescritto per gli emigranti. Il servizio sanitario da parte del medico militare potrà limitarsi ai passeggieri nazionali, quando il vettore avesse imbarcato per suo conto un altro medico; in caso contrario si estenderà a tutte le persone imbarcate. In entrambi i casi il medico militare continuerà, a riguardo dei passeggieri nazionali di 3ª classe, nello speciale ufficio di sorveglianza.

Prima che i piroscafi, sì italiani che stranieri, intraprendano il viaggio di ritorno, il medico militare curerà che siano operate le lavature e le disinfezioni necessarie, affinchè le cuccette vengano a trovarsi nelle condizioni imposte per le partenze dai porti del regno.

Il vettore, sì nazionale che straniero, il quale rilasci per mezzo dei propri agenti in paesi posti al di là dell'Oceano, biglietti di viaggio ad emigrati italiani che vogliano far ritorno in patria, dovrà precisare, in essi biglietti, il nome del piroscafo e il giorno della partenza. Se la partenza venga, poi, prorogata, il vettore sarà tenuto, qualunque sia la causa del ritardo, a provvedere alle spese di vitto e d'alloggio dell'emigrato giunto al porto d'imbarco, dal giorno della partenza indicato nel biglietto fino al giorno in cui la partenza avvenga, uniformandosi alle norme che saranno in proposito stabilite dal regio ufficiale consolare del luogo.

Nei biglietti di viaggio dovrà pure essere precisato se il passeggiero sarà trasportato al porto italiano di destinazione direttamente, oppure mediante trasbordo, in un porto intermedio straniero o italiano, sopra un altro piroscafo; nel qual caso quest'ultimo dovrà avere tutti i requisiti previsti dal precedente articolo 63; oppure mediante ferrovia dal porto intermedio straniero o italiano a destinazione.

Quando in luogo del medico militare si trovasse a bordo un commissario, giusta l'articolo 32 del presente regolamento, il commissario stesso continuerà nel suo ufficio di sorveglianza anche durante il viaggio di ritorno.

In esecuzione di quanto dispone l'articolo 32, capoverso 17°, della legge, potranno, con decreto reale, su proposta del ministro degli

Art. 171. L'emigrato italiano, che rimpatria su piroscafo nazionale o straniero appartenente ad un vettore, potrà presentare reclamo al medico militare, o al commissario viaggiante, o all'ispettore dell'emigrazione, per danni che abbia subiti all'estero o in corso di navigazione per colpa del vettore o dei suoi agenti.

La commissione arbitrale del porto d'arrivo nel regno è competente a giudicare colle norme stabilite dalla legge e dal presente regolamento.

---

affari esteri, di concerto col ministro della marina, sentito il parere del Consiglio di Stato, essere stabilite altre norme e condizioni, cui dovranno sottostare armatori, noleggiatori e capitani di piroscafi, sì nazionali che stranieri, i quali, provvisti oppur no di patente di vettore, trasportino passeggieri italiani di terza classe, o di classe equiparata alla terza, da porti transoceanici ad un qualsiasi porto del regno; e verranno, in tal caso, stabilite le norme per la constatazione delle relative contravvenzioni. Tali disposizioni saranno considerate come facenti parte del presente regolamento, anche per gli effetti dell'articolo 31, paragrafo 7°, della legge.

Art. 171. L'emigrato italiano, che rimpatria su piroscafo nazionale o straniero appartenente ad un vettore, potrà presentare reclamo al medico militare. o al commissario viaggiante, o all'ispettore dell'emigrazione, per danni che abbia subiti all'estero o in corso di viaggio per colpa del vettore o dei suoi agenti.

La commissione arbitrale del porto d'arrivo nel regno è competente a giudicare colle norme stabilite dalla legge e dal presente regolamento.

LA REPUBBLICA DELL'URUGUAY
e l'immigrazione italiana (1).

(Da un rapporto del signor S. CARRARA, Viceconsole in Montevideo - Luglio 1901).

Vige nell'Uruguay la forma di governo repubblicana, secondo la costituzione del 18 luglio 1830, simile, nei suoi lineamenti generali, alle varie costituzioni della prima metà del secolo scorso. Il potere esecutivo è costituito dal presidente responsabile, eletto ogni quattro anni dall'assemblea generale delle due Camere, da cinque ministri che non sono responsabili di fronte al Parlamento, e da un *capo politico*, specie di prefetto, per ciascuno dei 19 dipartimenti. Il potere legislativo è affidato alla Camera dei senatori, eletti per sei anni con voto indiretto, ed a quella dei rappresentanti, eletti con voto diretto per un triennio. Il potere giudiziario si esercita dal Tribunale superiore, dai giudici di prima istanza, dai giudici di pace e, in materia penale, dai giurati.

La cittadinanza spetta *jure soli* a chiunque nasca nello Stato, ed è concessa (cittadinanza *legale*) ai forestieri i quali vi esercitino una professione, o un'arte, o un'industria, o vi possiedano beni immobili, e vi risiedano da tre anni se ammogliati, da quattro se scapoli.

Sette e cinque anni di cittadinanza conferiscono rispettivamente il diritto dell'eleggibilità al Senato e alla Camera dei rappresentanti.

Gl'interessi di parte fan sì che in vista delle lotte elettorali un numero non piccolo di stranieri s'incorpori ogni anno, per mezzo della

---

(1) Per più ampie informazioni circa il paese vedansi: un rapporto del viceconsole, marchese L. CUSANI CONFALONIERI, *Condizioni territoriali ed economiche della Repubblica dell'Uruguay*, pubblicato nel *Bollettino del Ministero degli affari esteri*, 1888, 2° semestre (pag. 201-224), e un altro del viceconsole F. BEAUREGARD, *La Repubblica orientale dell'Uruguay*, pubblicato per intero nello stesso *Bollettino*, 1891, 1° semestre (pag. 117-176), e per estratto nel volume *Emigrazione e colonie* del 1893 (pag. 593-600).

cittadinanza legale, all'elemento paesano: il concorso degli Italiani a queste naturalizzazioni, anteriormente scarsissimo, tende in questi ultimi tempi ad aumentare.

Sopra una superficie di 186,925 kq. pari a circa due terzi di quella dell'Italia, sopra un suolo ondulato di basse colline, tra una fitta rete di corsi d'acqua, ove prospera l'allevamento del bestiame e potrebbe (quando si provvedesse alle comunicazioni assai difettose) fiorire l'agricoltura, vive una popolazione, la quale ammonta a 964,577 abitanti (1).

Circa il 25 per cento di essi è rappresentato, nelle province, dall'elemento straniero, e il 50 per cento (in prevalenza di sangue italiano e spagnuolo) in Montevideo.

Il numero approssimativo degli Italiani residenti nella Repubblica può ritenersi oscillante intorno agli 80,000, dei quali circa la metà in Montevideo.

Abolito l'antico sistema di misure ereditato dalla Spagna, si adottò fin dal 1862, come unico sistema legale, il sistema metrico decimale. Quanto al sistema monetario, è stabilito come unità il *peso* d'oro, che è però sostituito dalle monete forestiere e dalle sussidiarie paesane d'argento e di rame, per non essersi ancora coniata la moneta corrispondente. Il valore normale del *peso*, anche per i vaglia internazionali, è di franchi oro 5. 36; *pesos* 4. 70 e 3. 73 rappresentano quindi, rispettivamente, il ragguaglio fra il *peso* e la sterlina comunemente usata, o il napoleone.

Le vicende della crisi politica che travaglia, quando più, quando meno acuta, il paese, il ristagno che ne deriva pel traffico e per le finanze dello Stato, la vicinanza dell'Argentina, ricca di più gagliarda vitalità economica, fan sì che immigrazione vera e propria nell'Uruguay non esista.

Tra le leggi della Repubblica ve n'ha una riguardante la colonizzazione, ma vi figura più come complemento di una raccolta legislativa, anzichè per opportunità di norme imposte dall'urgenza di un

(1) Veggasi l'*Anuario estadístico de la República oriental del Uruguay*, per l'anno 1901, pag. 35.

fatto. Il non uso ne spegne a poco a poco anche il ricordo; così fu disciolta, fin dal 1891, per ragione d'economia, la Commissione centrale d'immigrazione.

La numerosa corrente che affluisce d'oltremare a Buenos Aires lascia, infatti, al toccar Montevideo, scarsi residui, costituiti da persone che non sono veri immigranti, o, pur essendo tali, non considerano, per la maggior parte, questo paese se non come un primo punto d'approdo, come uno scalo di transito prima di avventurarsi nella Repubblica Argentina.

La tabella seguente, che contiene le cifre degli Italiani entrati ed usciti dal porto di Montevideo, durante l'undicennio 1891-1901, dimostra la tenue importanza della nostra immigrazione nell'Uruguay e la scarsa differenza tra il numero dei nostri connazionali che d'anno in anno vi approdano e il numero di quelli che l'abbandonano.

ANNI	Numero degli Italiani (1)		ANNI	Numero degli Italiani (1)	
	arrivati	partiti		arrivati	partiti
1891	4,559	9,073	1897	3,651	2,785
1892	4,966	3,925	1898	2,894	2,257
1893	2,894	2,373	1899	3,219	2,044
1894	4,255	2,540	1900	3,211	2,319
1895	3,557	1,867	1901	3,777	2,391
1896	5,046	2,526			

Alla libera ammissione degli immigranti non v'è ostacolo o limitazione di sorta, fuorchè per quelli che hanno superato i sessanta anni, il cui sbarco è vietato dalla legge del 10 agosto 1900, quando non vi sia in paese chi risponda del loro mantenimento e li mu-

(1) Queste cifre indicano gli Italiani entrati ed usciti dal Porto di Montevideo per via di mare, con provenienza o destinazione da e per paesi d'oltremare o da e per altri Stati d'America. Vedasi l'*Anuario estadistico de la Republica oriental del Uruguay.*

nisca di un certificato rilasciato da apposito ufficio. Recenti questioni di politica ecclesiastica agitatesi in Europa fecero disseppellire anche nell'Uruguay una vecchia legge, che vieta alle Corporazioni religiose straniere di stabilirsi nel territorio della Repubblica; ma trattandosi di singoli individui, che giungono come particolari e non come membri di Corporazioni, sarebbe difficile al Governo di impedirne lo sbarco od il transito.

La coltivazione ancora limitata della terra non offre ai nuovi arrivati nè facilità di lavoro, nè immediato sostentamento; non si fanno qui concessioni di terreni, che allettino il colono con lo stimolo efficace della sua futura trasformazione in proprietario. Terre demaniali ve ne sarebbero, ma oramai sono tutte in possesso di privati: il rivendicarle provocherebbe un tale scompiglio, che l'indulgenza governativa è una necessaria misura di prudenza politica.

Nel 1888, una Società anonima tentò di colonizzare vasti campi situati nel dipartimento di Tacuarembò e vi fondò la " Colonia Rio Negro ", ove, con l'aiuto pecuniario del Governo, introdusse e mantenne numerosi immigrati, in gran parte italiani. L'esito sfortunato dell'impresa indusse la Società a vendere i terreni, e i coloni, salvo pochi che pagarono a stento il debito primitivo, diventando proprietari del rispettivo campo, ne furono sloggiati di recente.

Il valore dei terreni varia, secondo la particolare attitudine del suolo alla coltivazione de' cereali o al pascolo, e la vicinanza alla strada ferrata, da un minimo di dieci a un massimo di trenta *pesos* la *cuadra*, cioè da 50 a 150 lire l'ettaro.

V'è al tempo delle raccolte una certa domanda di braccia, specie in occasione della tosatura delle pecore; questa richiede però gente pratica, del paese.

I contadini, essendo forniti di vitto e d'alloggio dal proprietario, possono guadagnare dalle 40 alle 50 lire al mese di salario netto, o quasi; ma le difficoltà d'allogamento a cui vanno incontro ordinariamente le famiglie coloniche, che rimangono talvolta prive di lavoro, confermano lo stato rudimentale dell'agricoltura, di cui ho già fatto cenno.

Le grandi imprese di lavori pubblici si riducono a quelle ferroviarie, divise fra tre diverse amministrazioni, tutte inglesi, oltre l'impresa del porto, che è sul nascere e troverà a esuberanza sul luogo gl'impiegati e gli operai necessari. L'esito finale di quest'ultima, antico e fervido desiderio della Repubblica, è, per la natura stessa dei lavori, ancora lontano.

Tra i manovali addetti alle imprese ferroviarie si trovano numerosi Italiani, in ragione del 70 per cento circa. Essi sono retribuiti con mercedi giornaliere da 4 a 5 lire e, essendo sobrii e previdenti, riescono a sostenersi con la metà circa del loro salario. In occasione di lavori straordinari, un buon operaio può guadagnare, lavorando a cottimo, fino a 8 lire al giorno. Ma questo genere di lavori, ultimate le costruzioni in corso, accenna a restare per parecchio tempo sospeso, cosicchè anche siffatto utile impiego di mano d'opera minaccia in breve di chiudersi.

Non vi sono leggi nè regolamenti speciali in materia d'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro: ma le amministrazioni che hanno un fondo di cassa apposito provvedono, in caso di infortuni o di infermità, al ricovero dei propri dipendenti negli ospedali della Repubblica. Mancano pure disposizioni protettive a favore delle donne e dei minorenni occupati nelle fabbriche e nelle industrie in genere.

I titoli accademici ottenuti all'estero non danno diritto al libero esercizio delle professioni, se non sono convalidati con nuovi esami in ogni singola materia, e col pagamento di forti tasse.

Nella nostra colonia predomina l'elemento commerciale in tutte le sue gradazioni, dalla ditta d'importazione e d'esportazione al modesto bottegaio, da questo al merciaiuolo ambulante. Non appena un capitale qualsiasi gliene permetta il tentativo, l'Italiano si dedica preferibilmente al commercio.

Vi sono però molti Italiani tra gl'impresari; così pure tra gli operai in genere e tra i muratori in ispecie, con salari giornalieri equivalenti a 7 o 8 lire, un terzo delle quali è sufficiente per le spese di sostentamento. Tra i nostri connazionali v'è anche un discreto numero di contadini (*labradores*) e di facchini (*peones*), con mercedi,

questi ultimi, di circa 4 lire al giorno: pochi sono i medici, gl'ingegneri e i maestri.

Secondo le statistiche ufficiali del 1901 esistevano nella Repubblica 12,362 proprietari italiani, dei quali 10,615 possedevano beni soggetti all'imposta per il valore di pesos 35,342,039, e 1747 possedevano beni esenti da imposta per il valore di pesos 709,324. Il valore complessivo dei beni dichiarati appartenenti a Italiani ascenderebbe pertanto, alla data del 1901, a pesos 36,051,363.

A promuovere più efficacemente gl'interessi commerciali ed industriali dell'Italia nell'Uruguay e gli scambi tra questo paese e l'Italia fu istituita nel 1883 in Montevideo una "Camera Italiana di commercio", la più antica delle sue consorelle all' estero. Essa conta presentemente 81 soci elettori, e si occupa dello studio de' mezzi atti a favorire l'importazione de' prodotti italiani e l'incremento degli affari col Regno.

Accanto ad essa, v'è un antico Istituto di credito, che, secondo la legge del paese, è istituto uruguayano. Esso porta il nome di "Banco Italiano dell'Uruguay"; ne è direttore-gerente un Italiano, e di Italiani è composto l'attuale Consiglio d'amministrazione.

Esistono in tutta la Repubblica una cinquantina di Società italiane, la maggior parte di mutuo soccorso, delle quali circa 20 in Montevideo.

Una "Società di Beneficenza" ha tra i suoi scopi il rimpatrio degli indigenti. Alcune Società italiane della capitale convennero di provvedere in comune all' istruzione elementare e fondarono la "Scuola Italiana delle Società riunite", a cui rivolge particolari cure il Comitato locale della "Dante Alighieri". Essa è sussidiata dal patrio Governo, al pari della "Scuola della Società XX settembre" nel Salto, e della "Scuola della Società Unione e Benevolenza di via Assemblea" in Paysandù, riconosciute tutte come enti morali.

Il numero complessivo degli alunni era, nel giugno 1901, di 481; 362 appartenenti alla Scuola di Montevideo, 46 a quella di Paysandù, 73 a quella del Salto.

V'è motivo di ritenere che qualche altra società italiana delle pro-

vince imiti l'esempio delle consorelle testè nominate; frattanto, in seguito a un accordo recentemente intervenuto fra il R. Ispettorato generale delle Scuole all'estero e il Superiore generale dei PP. Salesiani, in tutti gl'Istituti di tale Congregazione nell'Uruguay si impartirà d'ora innanzi l'insegnamento della lingua italiana.

L' " Ospedale Italiano „ in Montevideo, dedicato oggi alla memoria di S. M. Umberto I, fu iniziato fin dal 1852, e condotto a fine coi fondi che si vennero via via raccogliendo; mercè una saggia amministrazione e qualche lascito di benemeriti connazionali è ora in grado di gareggiare col locale " Ospedale di Carità „ nel provvedere al ricovero temporaneo degli infermi e alle necessità più urgenti della colonia.

Alle comunicazioni marittime, dirette e permanenti, fra l'Uruguay e l'Italia provvedono: la " Navigazione Generale Italiana „ e la Società " La Veloce „, con partenze da Genova e da Montevideo ogni 15 giorni; la Società " Italia „ con partenze ogni 20; la Società " Puglia „ ogni mese; la Società francese de' trasporti marittimi a vapore di Marsiglia, i cui piroscafi fanno scalo a Genova, ogni 20 giorni.

Il prezzo del viaggio, la cui durata è in media d'una ventina di giorni, varia, per la terza classe, dalle 110 alle 140 lire. Dei nostri immigranti, 80 su 100 sbarcano da navi nazionali, e 90 su 100 provengono dai porti del Regno.

Aggiungiamo alcune notizie fornite dallo stesso R. Console a Montevideo, in data 20 gennaio 1903, circa l'immigrazione nell'Uruguay durante l'anno 1902 (1). In quest'anno giunsero d'oltre mare in quello Stato 2823 Italiani, e ne partirono 2953 sopra un totale rispettivamente di 6883 arrivi e 6941 partenze, come risulta dal seguente prospetto compilato dalla Direzione generale della statistica dell'Uruguay.

(1) Per notizie circa l'immigrazione nell'Uruguay, per l'anno 1901, vedasi il n. 4 del bollettino dell'emigrazione, anno 1902.

Passeggieri ed emigranti d'oltre mare entrati ed usciti dal porto di Montevideo, durante l'anno 1902.

NAZIONALITÀ	ENTRATI	USCITI	NAZIONALITÀ	ENTRATI	USCITI
Germania	277	173	Svizzera.	64	38
Austria-Ungheria. . .	110	41	Uruguay	204	319
Belgio	42	14	Argentina	27	14
Danimarca	10	5	Bolivia	1	—
Spagna	1884	2036	Brasile	333	340
Francia	479	313	Chilì	23	16
Grecia	28	9	Messico	—	1
Olanda	9	—	Nord-America . . .	31	13
Inghilterra	243	206	Paraguay	1	—
Italia	2823	2953	Perù	6	1
Portogallo.	91	94	Altre nazionalità . .	170	348
Russia	12	1			
Norvegia	15	6	Totale . . .	6883	6941

Il movimento emigratorio nell'Uruguay è stato, nel 1902, inferiore a quello verificatosi nel 1901. In tale anno entrarono nella Repubblica 9620 persone e ne uscirono 6664, di cui rispettivamente 3777 e 2391 Italiani.

La situazione politica del paese è sempre incerta e le condizioni economiche si mantengono poco buone.

I lavori in corso, all'inizio dell'anno 1903, sono soltanto quelli per la costruzione del porto di Montevideo; ma si trova già sul posto un numero di operai più che sufficiente al bisogno.

In tale stato di cose non conviene incoraggiare gli emigranti italiani a recarsi nell'Uruguay.

GLI ITALIANI NELLA REPUBBLICA DEL PARAGUAY (1).

(Da un rapporto del signor G. CERRUTI, reggente il R. Consolato all'Assunzione — Agosto 1901).

La Repubblica del Paraguay, posta nel centro del continente sud-americano, ha una superficie totale di 317,000 kmq., divisa in due parti: una occidentale, che chiamasi " Chaco „, e una orientale, che costituisce veramente il " Paraguay „, della estensione di 238,290 kmq., chiusa tra due grandi fiumi navigabili: il Rio Paraguay ed il Rio Paranà. Confina col Brasile, con la Bolivia e con la Repubblica Argentina.

Il clima è in generale temperato; malattie infettive di rado si manifestano nella Repubblica, durano poco ed hanno per lo più carattere benigno.

La capitale, Assunzione, città di 60,000 abitanti, di cui circa 1500 Italiani, giace sopra un altipiano lievemente montuoso alla sinistra del Rio Paraguay.

Lo Stato è retto a repubblica democratica rappresentativa.

A capo del potere esecutivo sta il Presidente, o in sua assenza il Vicepresidente, eletti per quattro anni da una speciale giunta elettorale, che si costituisce in ciascun distretto. Il Presidente non può essere rieletto se non dopo due periodi di intervallo; legalizzano i suoi atti cinque segretari di Stato responsabili, chè reggono i dicasteri dell'interno, degli affari esteri, delle finanze, della giustizia, del culto e dell'istruzione pubblica, della guerra e marina.

Un Congresso composto di due Camere, dei deputati e dei senatori, è investito del potere legislativo; i loro membri sono eletti dal popolo

---

(1) Per più ampie informazioni, geografiche, storiche, politiche ed economiche, circa *La Repubblica del Paraguay*, vedasi un rapporto del viceconsole G. NOTARI, pubblicato con questo titolo nel *Bollettino del Ministero degli affari esteri*, ottobre 1896 (pag. 683-736).

e remunerati con uno stipendio di 1000 pezzi mensili gli uni, di 1200 gli altri.

Il potere giudiziario è costituito da un Tribunale superiore di giustizia, composto di tre membri, da tre giudicati di prima istanza, un giudice di pace per ciascun distretto, una Corte d'assise. C'è, inoltre, un avvocato generale per i minorenni, i poveri e gli assenti.

La popolazione ascende, secondo l'ultimo censimento del 1900, a 585,000 abitanti. Vivono nel territorio della Repubblica circa 14,000 stranieri, dei quali 3600 circa Italiani; in quest'ultima cifra non sono compresi i figli d'Italiani nati nel Paraguay o nelle Repubbliche Platensi, che sono per legge cittadini del paese di nascita. Essi stessi, in gran maggioranza, si dichiarano tali e non si considerano italiani; tenendo conto anche di questi, il numero dei nostri connazionali si potrebbe addirittura raddoppiare.

La lingua ufficiale è lo spagnuolo; la religione dello Stato è la cattolica apostolica romana.

La moneta nazionale è il " pezzo ", composto di 100 soldi, che equivale, alla pari, a 5 lire italiane. Attualmente il cambio dell'oro essendo all'850 per cento, occorrono, in moneta cartacea, per 5 franchi, pezzi 8. 50.

Il sistema dei pesi e delle misure ufficialmente adottato è il metrico decimale, reso obbligatorio con legge del 1900.

L'immigrazione italiana in questa Repubblica data dalla fine della guerra e delle dittature, che tenevano chiuse le porte del paese; è stata lenta a venire, ma gli Italiani stabilitisi nella capitale e nei piccoli centri prosperarono economicamente, tanto che essi hanno oggi molta importanza commerciale e preponderano nelle principali industrie.

Uno dei fatti più notevoli della nostra immigrazione fu la costituzione della società colonizzatrice, fondata a Catania nel 1897 dal dottor De Stefano Paternò, con lo scopo di ottenere vaste concessioni di terra sulle rive del Paraguay e nella regione meridionale. L'impresa aveva, per opera del suo organizzatore, destato molti entusiasmi e speranze; ma il grave errore commesso, di una prima spe-

dizione di 300 Siciliani, che salpò dall'Italia nell'ottobre del 1898, quando la società non disponeva ancora di alcuna terra, fu causa di grandissime difficoltà, che perdurarono, malgrado un'abile resistenza, finchè lo stesso promotore si indusse a cedere al Governo l'amministrazione della colonia " Trinacria „ e la concessione ottenuta.

Nella colonia " Trinacria „ sono rimaste poche famiglie, che sembrano avviate ora a un prospero avvenire; la maggior parte degli immigranti siciliani si è trasferita nella capitale e nei dintorni, fomentando un'ulteriore immigrazione, perchè gli stessi coloni chiamano nuovi lavoratori italiani di tutti i mestieri, che trovano subito da occuparsi.

I Siciliani si sono dedicati specialmente all'orticoltura e alle coltivazioni che danno immediati vantaggi; il sistema da loro introdotto è la mezzadria, che pare convenga ai proprietari del luogo, perchè molti di essi hanno concluso simili contratti; altri si sono dedicati, con lo stesso sistema, alla fabbricazione del formaggio e del burro. L'agricoltura non avendo raggiunto finora, in questo paese, un grande sviluppo, i nostri contadini non potrebbero trovarvi salari fissi: devono far da sè, lavorando con molta costanza e sulle prime con molti sacrifici, o associarsi al padrone delle terre e ottenerne i mezzi necessari per intraprendere i lavori agricoli, fino al tempo del raccolto. Per questo è consigliabile ai nostri agricoltori il contratto di mezzadria.

Molti Italiani posseggono, del resto, ampie estensioni di terra a pascolo e numeroso bestiame.

Gli operai trovano lavoro pronto e ben rimunerato, se si considera che i generi di prima necessità costano relativamente poco, e le case per loro non costano, in media, più di 15 a 20 franchi mensili.

I salari dei muratori, falegnami, fabbri ferrai, calzolai, ecc., oscillano da 6 a 10 pezzi, cioè dalle 3.50 alle 6 lire al giorno; nè il lavoro manca, anzi il paese difetta di mano d'opera.

La maggior parte dei medici, nel Paraguay, sono italiani; molti di essi sono stati nominati professori in questa università; tutti gua-

dagnano bene e godono buona fama. Credo però che il numero attuale sia per ora sufficiente e che la venuta di altri non sarebbe desiderabile.

Per l'esercizio della professione di medico, di farmacista e di avvocato, occorre ottenere la convalidazione del diploma di laurea, mediante esami in tutte le materie; non così per gl'ingegneri, mancando nella università il corso d'ingegneria.

La legislazione del paese, nei rapporti con l'immigrazione, è molto liberale. Gli stranieri sono equiparati ai nazionali; dopo due anni di domicilio nella Repubblica si considerano naturalizzati e sono ammessi al voto nelle elezioni municipali. Nessun documento è richiesto per l'entrata nel territorio.

Gli immigranti che vengono nel Paraguay hanno diritto ai seguenti vantaggi:

1° passaggio gratuito da Buenos Aires o da Montevideo fino a punto fissato per loro residenza nel territorio della Repubblica, per la via fluviale, o in ferrovia.

2° esenzione di dazi doganali per gli effetti d'uso, mobili, strumenti di lavoro, sementi, ecc.

3° alloggio e vitto gratuiti nell'ospizio d'immigrazione, dall'arrivo fino alla partenza pel luogo di destinazione.

4° un lotto di terra di 16 *cuadre* (1) quadrate in una delle colonie dello Stato, se trattasi di una famiglia, la metà se trattasi d'un uomo scapolo.

Il paese aspirerebbe a stimolare l'immigrazione, ma le ristrettezze economiche dell'erario non lo consentono, e ciò ritarda il progresso della Repubblica verso una maggiore prosperità e un maggiore benessere generale.

L'agricoltura è, infatti, come ho già accennato, in uno stato quasi embrionale, quantunque questo territorio possegga molti elementi naturali per divenire un paese agricolo e provvedere prima a se stesso, per poi fornire i mercati del mondo. Aranci e limoni vegetano nelle

(1) La *cuadra* lineare equivale a metri lineari 83.856 e la *cuadra* quadrata a metri quadrati 7031.

11 1 137

foreste, senza il concorso della mano dell'uomo, e coltivati potrebbero diventare oggetto notevole di commercio e d'industria. Il granturco, la canna da zucchero, il tabacco, il cotone, il ricino, il manì, il riso, e alcuni altri generi potrebbero essere oggetto di una vasta produzione, prestandosi la natura del suolo ed il clima, mentre sono oggi prodotti dai Paraguayani appena per il proprio consumo.

La vigna è in un periodo ancora di esperimento; pare che con i tralci venuti da regioni fillosserate e infette di peronospera si sia introdotta anche la malattia, ciò che pregiudica non poco i risultati e il progresso di tale coltura. Essa rimonta alle famose coltivazioni dei Gesuiti, che seppero produrre vino ed esportarlo nelle colonie spagnuole del Plata. Curando bene la provenienza dei tralci e la scelta delle qualità più adatte alla natura del terreno ed al clima, si potranno ottenere buoni risultati, se non per la produzione dei vini, almeno pel consumo delle uve da tavola, che qui maturano, come le altre frutta, quasi due mesi prima che nelle Repubbliche del Plata.

L'orticoltura potrebbe costituire del pari uno degli elementi per una più attiva esportazione; quei pochi pomidori, per esempio, che si coltivano sono ricercati sul mercato argentino, che li valuta come primizie.

La pastorizia costituisce il fattore principale della ricchezza nazionale; si calcola che circa due milioni e mezzo di animali vaccini, 250 mila equini e 200 mila ovini pascolino nel territorio della Repubblica. Il reddito di tale industria, primitiva nella civiltà di tutti i popoli, è del 25 al 30 per cento, considerando che il valore della terra è minimo, perchè in vicinanza dei mercati può valere da 12 a 15 mila franchi la lega quadrata (1), e nelle vaste regioni del Chaco o nell'interno del Paraguay da 5 a 9 mila. Le vacche costano da 28 a 35 franchi l'una, i bovi, i tori ed i manzi da 35 a 50; il valore dei cuoi oscilla da franchi 1.20 a 2 il chilogrammo. I Paraguayani sono abilissimi per l'allevamento del bestiame, e si contentano di modesti salari, da 12 a 14 franchi mensili.

(1) La lega quadrata equivale ad una superfice di 1743 ettari.

Verso il nord della Repubblica cominciano a stabilirsi dei *saladeri* (1), e a poco a poco quest'industria tende a diffondersi con grande profitto della pastorizia.

Il Paraguay difetta molto di comunicazioni interne, ciò che ha reso difficile l'organizzazione coloniale ed ha in gran parte contribuito a paralizzare la produzione e il commercio di questo paese, che, dopo tanti travagli, si incammina oggi, sebbene lentamente, nelle vie del progresso economico.

Il vitale problema comincia a preoccupare il Governo, che ha presentato di recente un progetto di legge col quale si imporrebbe un tributo di 25 centesimi alla marca di ogni animale vaccino, per destinarne il retratto esclusivamente alla costruzione di ponti e di strade, lasciandolo per questo scopo ai Comuni, i quali, oggi, difettano assolutamente di mezzi per ogni specie di lavori pubblici.

La navigazione fluviale progredisce; comodi vapori postali da 500 a 800 tonnellate vengono regolarmente due volte la settimana nel porto di Assunzione, oltre i vapori mercantili di carico, che fanno viaggi irregolari.

Per venire nel Paraguay, occorre che l'emigrante sbarchi a Buenos Aires e prenda passaggio sui vapori fluviali, che impiegano 5 o 6 giorni, percorrendo 750 miglia marine e facendo scalo in molti porti. Il biglietto di passaggio costa da 25 a 30 pezzi in moneta argentina, in seconda classe; da 60 a 70 in prima. Viaggiando coi vapori di seconda classe si possono ottenere prezzi ridotti.

Di linee ferroviarie non ce n'è che una, che dalla capitale si dirige all'est fino a Villa Rica, poi al sud sino al fiume Pirapò, con un percorso di 247 chilometri, e che è posseduta da una Compagnia inglese: " The Paraguay Central Railway Company ".

Sin dal 1871 si è fondata in Assunzione una " Società italiana di mutuo soccorso ", che oggi conta 500 soci e possiede un vasto ed elegante edificio; una società femminile di beneficenza, " Margherita di Savoia ", fondata nel 1898, fa onore alle donne italiane, che

(1) Sono gli stabilimenti dove si preparano le carni salate.

in queste lontane regioni coltivano il sentimento patrio e lo infondono ai figli.

Queste società, che godono in paese meritata simpatia, avevano bensì tentato di diffondere la lingua nostra, mediante una scuola italiana; ma la deficienza di personale didattico, che all'insegnamento dell'italiano avesse potuto aggiungere quello della lingua locale, ha fatto sospendere la patriottica iniziativa.

Quanto a istituti di credito e di commercio, passerà ancora qualche tempo, prima che la nostra colonia possa averne; soltanto da tre anni si è costituita in questa capitale una camera di commercio locale, col concorso anche dei commercianti italiani domiciliati in Assunzione.

L'IMMIGRAZIONE NEGLI STATI UNITI
nell'anno finanziario 1901-1902

Dalla relazione per l'anno finanziario dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902 del Commissario generale dell'immigrazione negli Stati Uniti, signor F. P Sargent (1), ricaviamo le seguenti notizie circa l'immigrazione avvenuta durante l'anno stesso nell'Unione Nord Americana.

Il totale degli emigranti di ogni nazionalità, arrivati dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902 negli Stati Uniti, fu di 648,743. Di questi, 619,544 sbarcarono direttamente nei porti degli Stati Uniti e 29,199 entrarono nel territorio dell'Unione attraverso la frontiera canadese, dopo essere sbarcati in porti del Canadà. Nel seguente prospetto viene indicato il numero degli emigranti distinto per i principali porti degli Stati Uniti nei quali sono sbarcati:

PORTI	Anno 1900-1901			Anno 1901-1902		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Nuova York, N. Y.	265,818	123,113	388,931	355,414	137,848	493,262
Boston, Mass.	12,676	12,940	25,616	24,295	15,170	39,465
Baltimora, Md.	13,223	3,993	17,216	32,193	7,486	39,679
Philadelphia, Pa.	7,876	5,360	13,236	11,360	5,815	17,175
San Francisco, Cal.	2,914	741	3,655	4,389	882	5,271
Nuova Orleans, La.	2,404	1,045	3,449	3,158	1,253	4,411
Altri porti degli Stati Uniti	7,980	2,615	10,595	13,885	6,396	20,281
Porti del Canadà (via Quebec e Point Levis, St. John e Halifax, Vancouver e Victoria)	18,161	7,059	25,220	21,675	7,524	29,199
Totale	331,052	156,866	487,918	466,369	182,374	648,743

(1) *Annual Report of the Commissioner-General of Immigration for the fiscal year ended June 30, 1902.* Nel numero 11 del Bollettino furono già date delle notizie sommarie sull'immigrazione avvenuta negli Stati Uniti durante l'anno finanziario 1901-1902.

L'aumento nel numero delle persone arrivate durante l'anno 1901-1902 su quelle dell'anno 1900-1901 è di 160,825, la massima parte delle quali, cioè 147,958, arrivarono pei porti continentali dell'Unione, 8888 arrivarono pei porti insulari e 3979 per quelli del Canadà.

La seguente tavola fa conoscere il numero degli immigranti, divisi per nazioni di provenienza, confrontato con quello dell'anno precedente.

PAESI	1901	1902	Aumento	Diminuzione
Italia	135,996	178,375	42,379	»
Austria-Ungheria	113,390	171,989	58,599	»
Russia e Finlandia	85,257	107,347	22,090	»
Regno Unito di Gran Brettagna e Irlanda	45,546	46,036	490	»
Svezia	23,331	30,894	7,563	»
Germania	21,651	28,304	6,653	»
Norvegia	12,248	17,484	5,236	»
Grecia	5,910	8,104	2,194	»
Rumenia	7,155	7,196	41	»
Danimarca	3,655	5,660	2,005	»
Portogallo	4,165	5,307	1,142	»
Francia	3,150	3,117	»	33
Belgio	1,579	2,577	998	»
Svizzera	2,201	2,344	143	»
Paesi Bassi	2,349	2,284	»	65
Spagna	592	975	383	»
Serbia, Bulgaria e Montenegro	657	851	194	»
Turchia europea	387	187	»	200
Altri paesi d'Europa	18	37	19	»
Totale Europa	469,237	619,068	149,831	»
Giappone	5,269	14.270	9,001	»
Turchia asiatica	5,782	6,223	441	»
Cina	2,459	1,649	»	810
India	22	93	71	»
Altri paesi d'Asia	61	36	»	25
Indie orientali	3,176	4,711	1,535	»
Messico	347	709	362	»
Canadà	540	636	96	»
Australia, Tasmania e Nuova Zelanda	325	384	59	»
America del Sud	203	337	134	»
Isole Filippine	140	126	»	14
Africa	173	37	»	136
Altri paesi	184	464	280	»
Totale	487,918	648,743	160,825	»

Da queste cifre risulta come tre nazioni europee, e cioè l'Italia, l'Austria-Ungheria e la Russia con la Finlandia, nell'anno 1901-1902 diedero da sole un contingente di emigranti superiore al 70 per cento dell'immigrazione totale negli Stati Uniti.

A seconda della nazionalità o della stirpe, gli immigranti arrivati negli Stati Uniti, durante l'anno 1901-902, erano così distribuiti:

	Cifre assolute	Cifre percentuali
Italiani	180,535	28
Polacchi	69,620	11
Israeliti	57,688	9
Scandinavi	55,780	8
Tedeschi	51,686	8
Slovacchi	36,934	6
Croati e Sloveni	30,233	5
Irlandesi	29,001	4
Magiari	23,610	4
Inglesi	14,942	2
Giapponesi	14,455	2
Finnici	13,868	2
Nazionalità diverse	70,391	11
Totale degli immigranti	648,743	100

Mentre il numero totale degli immigranti arrivati dall'Italia, nel 1901-902, fu di 178,375, quello degli immigranti di lingua italiana fu di 180,535. La differenza si spiega con l'arrivo di 1714 Italiani dall'Austria-Ungheria, 382 dalla Svizzera e pochi altri da paesi diversi. Come nell'anno precedente, gli immigranti italiani conservarono durante l'anno 1901-1902 la proporzione più elevata fra le varie nazionalità immigrate negli Stati Uniti.

Dei 180,535 Italiani, 152,915 appartenevano alle provincie dell'Italia meridionale e 27,620 a quelle dell'Italia settentrionale.

Rispetto al sesso, gli Italiani si dividevano in 146,961 uomini e 33,574 donne. Queste ultime rappresentavano così il 19 per cento del totale.

Riguardo all'età, si distribuivano nel modo seguente:

Immigranti di età inferiore ai 14 anni	19,169
Immigranti di età dai 14 ai 45 anni	147,774
Immigranti di età dai 45 anni in su	13,592
Totale	180,535

Il numero degli immigranti di ogni nazionalità respinti durante l'anno 1901-1902 fu di 4974, mentre quello dell'anno precedente era stato di 3516. Gli immigranti italiani respinti furono 2430, così divisi:

Poveri (*paupers*) o soggetti a cadere a carico della beneficenza pubblica (*public charges*)	2,100
Immigrati sotto contratto di lavoro	111
Affetti da malattie ributtanti o contagiose	90
Persone che avevano riportato precedenti condanne penali	7
Dementi	5
Rimpatriati entro un anno dall'arrivo	117
Totale	2,430

Il numero dei respinti rappresenta per l'Italia l'1. 35 per cento dell'immigrazione totale, mentre è del 0. 49 per cento per i Polacchi e del 0.69 per cento per gli Israeliti, che sono le due nazionalità delle quali, dopo la nostra, arriva maggior numero di immigranti negli Stati Uniti.

Fra gli immigranti provenienti dalle provincie settentrionali d'Italia la percentuale dei respinti e dei rimpatriati è del 0. 28; quella degli immigranti provenienti dalle provincie meridionali e dalle isole sale a 1. 54. Degli immigranti italiani 1218 furono ammessi dopo essere stati sottoposti a cura all'ospedale.

Il numero totale degli immigranti di tutte le nazionalità respinti durante l'anno 1901-1902, perchè arrivati sotto contratto di lavoro, fu di soli 275, mentre per l'anno precedente ammontava a 327.

Il Commissario generale afferma però nella sua relazione che questa diminuzione, tanto più notevole se si considera il grande aumento d'immigrazione verificatosi nell'anno 1901-1902, non può essersi avverata in forza delle prescrizioni contenute nella legge tuttora in vigore.

I numerosi reclami giunti al suo ufficio dimostrano — a di lui avviso — che la legge viene ancora elusa, ed il Commissario raccomanda che si ritorni all'antico sistema dell'*affidavit* e che la parte del progetto di legge, pendente dinnanzi al Congresso degli Stati Uniti, la quale disciplina più se-

veramente l'immigrazione sotto contratto di lavoro, venga approvata senza modificazioni (1).

Il numero totale degli immigrati respinti perchè affetti da malattie ributtanti o di carattere epidemico-pericoloso fu, nel decorso anno fiscale, di 709, mentre nell'anno precedente ammontava a soli 309. Il Commissario generale opina che questo aumento si debba alla trasgressione volontaria della legge per parte delle Compagnie di trasporto. Egli insiste nella necessità che venga approvata la disposizione del progetto di legge ora in discussione, secondo la quale le Compagnie di navigazione, oltre all'essere assoggettate alle spese di rimpatrio degli immigranti ammalati (disposizione questa che è già in vigore in forza delle attuali leggi sulla immigrazione) sono punite con una multa di dollari 100 per ogni immigrante ammalato che viene respinto.

« Se la legge che esclude gli immigranti affetti da malattie ributtanti e contagiose » egli dice « fu fatta a scopo sanitario, si vede chiaramente quanto essa sia lungi dal raggiungere il suo fine, poichè, allo stato attuale delle cose, avviene che gli immigranti ammalati stanno al contatto con gli immigranti sani, i quali poi sbarcano in questo paese e si mescolano col nostro popolo, senza che le Compagnie corrano maggiore responsabilità che quella di dover rimpatriare coloro che vengono riconosciuti affetti da dette malattie al loro arrivo ».

In vista del progetto di legge pendente dinanzi al Congresso, il quale contiene una disposizione che proibisce agli analfabeti lo. sbarco nel territorio dell'Unione, è interessante conoscere il numero degli immigranti italiani, che, su domanda delle Autorità federali, dichiararono di non saper nè leggere nè scrivere.

Questo numero si mantenne anche nell'anno 1901-1902 molto alto, e fu di 80,085 emigranti, dei quali 3556 appartenevano all'Alta Italia e 76,529 alle provincie dell'Italia meridionale e insulare, con la proporzione, rispettivamente, di circa 13 e 50 analfabeti per le due provenienze, e di 44 su 100 per il totale.

La percentuale per i Polacchi e per gli Israeliti fu rispettivamente del 33. 43 e del 20. 66.

---

(1) Il rapporto del Commissario generale dell'immigrazione negli Stati Uniti, dal quale sono tratte le notizie sopra riportate, fu scritto prima che il progetto di legge, a cui esso accenna, fosse approvato, e contiene pertanto suggerimenti e giudizi che si riferiscono alle disposizioni primitivamente contenute in quel progetto, e che furono riassunte nel n. 11 del Bollettino dell'emigrazione (anno 1902). Il progetto, notevolmente modificato, specialmente in quella parte che riguardava l'esclusione degli analfabeti, esclusione che non fu approvata dal Senato, divenne legge dello Stato il 3 marzo 1903. Il testo vien pubblicato nella traduzione italiana, insieme a quello del relativo regolamento, nel numero 6 di questo Bollettino.

Il Commissario dell'immigrazione degli Stati Uniti fa però osservare che dal numero degli analfabeti, quale risulta dalle statistiche, non si potrebbe giudicare esattamente degli effetti che avrebbe la proposta esclusione degli analfabeti, poichè bisogna tener conto di varie circostanze:

1° Che il numero degli analfabeti è determinato in base alle dichiarazioni fatte dagli emigranti stessi. Esso quindi può non corrispondere al numero degli immigranti che *effettivamente* sarebbero stati dichiarati analfabeti, se sottoposti ad un esame di lettura;

2° Che nel detto numero sono compresi tutti coloro, aventi più di anni 14, che dichiararono di non saper leggere, mentre il progetto di legge che si trova davanti al Congresso, ammette allo sbarco gli analfabeti fino ai 15 anni, come pure le mogli, i figli (purchè d'età non superiore ai 18 anni), i genitori e gli avi (purchè aventi più di 50 anni) d'immigranti ammissibili o già residenti negli Stati Uniti, se anche detti parenti sono analfabeti.

Il totale degli analfabeti arrivati negli Stati Uniti, durante l'anno 1901-1902, fu di 162,188; gli analfabeti italiani rappresentano, dunque, quasi la metà di questa cifra.

I 180,535 Italiani, arrivati nell'anno 1901-1902 negli Stati Uniti, portarono seco la somma di dollari 2,123,625 (pari a 11 milioni circa di lire italiane), di cui dollari 599,480 appartenevano agli immigranti dell'Alta Italia e dollari 1,524,145 a quelli dell'Italia meridionale e insulare, con una media generale di dollari 11. 76, ossia di dollari 21. 70 per gli emigranti dell'Alta Italia e 9. 97 per quelli del mezzogiorno e delle isole. I Polacchi non portarono in media che dollari 9. 37 e gli Israeliti dollari 7. 28.

Occorre però notare che le cifre precedenti si riferiscono al denaro che gli immigranti *dichiararono* di avere con sè e non a quello che *effettivamente* poteva essere in loro possesso.

Degli immigranti italiani arrivati nel 1901-1902, 15,304 erano stati già altra volta negli Stati Uniti.

Oltre al numero totale di immigranti arrivati nel 1901-1902 arrivarono pure negli Stati Uniti 82,055 stranieri, i quali, per essere passeggeri di cabina, non vengono compresi generalmente nella classe di immigranti; di questi 6308 arrivarono dall'Italia. Il Commissario generale americano ritiene che debbano sottomettersi alle prescrizioni delle leggi sull'immigrazione anche i viaggiatori di cabina, e perciò le Compagnie sono ora richieste di fornire elenchi completi, come del resto è prescritto dalla legge ora in vigore, di tutti i passeggeri forestieri che arrivano negli Stati Uniti.

Secondo le dichiarazioni fatte dagli immigranti al loro arrivo, la nostra immigrazione si diresse ai seguenti Stati e territori.

Stato di New-York (Brooklyn, Buffalo, ecc.)	86,932
Stato di Pennsylvania (Philadelphia, Pittsburg)	34,708
Stato di Massachusetts (Boston)	13,316
Stato di New-Jersey (Hoboken, Paterson)	6,132
Stato di Connecticut (New-Haven, Hartford, ecc.)	5,417
Stato di Rhode Island (Providence, Pawtucket, ecc.)	2,698
Stato di Maryland	400
Stato di Vermont	317
Stato di Delaware	303
Stato di Maine	215
Distretto federale di Columbia (Washington)	116
Stato dell'Illinois (Chicago, Spring Walley, ecc.)	7,208
Stato di California (San Francisco, Los Angeles, ecc.)	4,611
Stato di Colorado (Denver, Pueblo, ecc.)	1,867
Stato di Ohio (Cincinnati, Cleveland)	4,049
Stato di Michigan (Detroit, Calumet)	1,784
Stato di Wisconsin	637
Stato di Washington	444
Stato di Minnesota	373
Stato di Nevada	341
Stato di Utah	253
Stato di Kansas	208
Stato dell'Indiana	203
Territorio Indiano	166
Stato dello Jowa	165
Stato del Wyoming	142
Stato dell'Oregon	119
Stato di Montana	145
Territorio dell'Arizona	115
Stato della Louisiana (New-Orleans)	4,030
Stato del Missouri	848
Stato della Florida	129
Stato del Texas	351
Stato dell'Alabama	116
Altri Stati	1,677
Totale	180,535

Dalle cifre suesposte risulta, che la nostra emigrazione continua ad addensarsi specialmente negli Stati dell'Est e attorno ai grandi centri di popolazione. Nei soli sei Stati, fra di loro confinanti, di New-York, New-Jersey, Pennsylvania, Connecticut, Rhode Island e Massachusetts erano diretti circa i cinque sesti dei nostri immigranti.

Questo addensarsi dell'immigrazione italiana in pochi Stati che hanno già una popolazione numerosa (fenomeno comune negli Stati Uniti anche per immigranti di altre nazionalità) attrae l'attenzione del Commissario generale. Egli ritiene che, per evitare i pericoli derivanti dalla formazione di colonie straniere troppo numerose e per facilitare la fusione degli immigranti col popolo americano, è necessario siano prese opportune disposizioni o dai singoli Stati dell'Unione o dal Governo federale, affine di ottenere la distribuzione di detti immigranti nei luoghi dove la loro presenza può essere meglio utilizzata e dove gli immigranti possono giovarsi più rapidamente dei benefici derivanti da una vita laboriosa ed ossequente alle leggi.

Nel quadro che segue sono indicate le professioni ed i mestieri degli immigranti italiani, secondo le dichiarazioni da loro fatte:

Arti liberali.	
Musicisti	186
Scultori	149
Ingegneri	42
Sacerdoti	34
Editori	29
Insegnanti	26
Medici	15
Professioni diverse	41
Artigiani (skilled labor)	
Sarti e sarte	3,603
Muratori	2,946
Calzolai	2,936
Minatori	1,962
Falegnami	1,713
Barbieri	1,630
Marinai	1,420
Scalpellini	994
Fabbri-ferrai	851
Tessitori	543
Fornai	495
Giardinieri	242
Commessi di negozio	206
Macellai	185
Mugnai	108
Mestieri diversi	896
Occupazioni diverse.	
Braccianti per lavori agricoli	45,583
Braccianti per lavori diversi	68,539
Domestici	6,210
Negozianti, merciai, ecc.	606
Agricoltori	149
Immigranti senza professione (donne e fanciulli)	37,575
Totale	180,535

Circa le relazioni tra l'immigrazione e la naturalizzazione e circa gl'importanti problemi che ne derivano, il Commissario generale ripete la raccomandazione, già fatta dai suoi antecessori, che, cioè, il Congresso debba occuparsi della questione.

« Per citare uno degli inconvenienti derivanti dall'attuale stato di cose » egli dice « basta richiamare l'attenzione sul fatto della uccisione di cittadini stranieri, da parte di turbe americane e sui reclami, che le nazioni, a cui appartengono gli uccisi, avanzano per ottenere delle indennità pei danni derivati alle loro famiglie. Si crea così una situazione, in conseguenza della quale il Governo americano diventa garante della sicurezza di coloro che vengono qui solamente per il proprio interesse, e che si trovano quindi, a questo riguardo, in una posizione privilegiata di fronte ai cittadini americani ».

Il Commissario generale riporta infine una relazione del Commissario dell'emigrazione del porto di Nuova York, signor W. Williams, il quale muove gravi appunti contro la maggior parte della immigrazione che oggi arriva negli Stati Uniti, e in ispecie quella proveniente da alcune regioni della Russia, della Turchia e dell'Italia.

« È chiaro » egli dice « che se l'immigrazione primitiva in questa Confederazione fosse venuta da quelle regioni dell'Europa orientale e meridionale, che ci mandano ora la più grande quantità di emigranti, questo paese non godrebbe della sua presente civiltà. È un fatto indiscusso che la qualità della recente immigrazione va costantemente peggiorando e che ciò impone un'applicazione rigorosa delle vigenti leggi sull'immigrazione ».

Dopo aver osservato che vi sono Europei meno desiderabili, quali immigranti, dei Cinesi, ai quali è negata l'ammissione, e che d'altra parte non è possibile fare delle leggi restrittive contro il popolo di una speciale nazionalità europea, il signor Williams esprime l'opinione che all'autorità governativa venga concesso un potere discrezionale di negare lo sbarco alle persone, la cui presenza sul territorio dell'Unione tenderebbe ad abbassare il livello della civiltà americana.

« Con questa facoltà il potere esecutivo potrebbe far fronte ai pericoli della situazione che sorge quando si sviluppa da alcune regioni europee una corrente di emigrazione non desiderabile, la quale, se non frenata, avrebbe per ultimo effetto di deprimere gli elementi che hanno costituito la grandezza di questo paese ».

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Emigrazione negli Stati Uniti per la via del Canadà. — Alcune agenzie svizzere di emigrazione continuano ad eccitare gli emigranti italiani a prendere imbarco per l'America in porti esteri. Esse assicurano che, quand'anche gli emigranti si trovino in condizioni tali, per cui verrebbero respinti dalle autorità americane a New York o a Boston o in altro porto degli Stati Uniti, potranno entrare egualmente nel territorio degli Stati Uniti attraverso la frontiera del Canadà.

Il Commissariato per l'emigrazione crede utile di ricordare che *le autorità americane esercitano alla frontiera canadese la stessa rigorosa sorveglianza che nei porti degli Stati Uniti.* Il Governo degli Stati Uniti ha preso, d'accordo con quello del Canadà, severi provvedimenti per respingere coloro che cercassero di eludere per quella via le leggi americane sulla immigrazione.

Oltre a ciò, come fu già notificato con circolare del Commissariato, in data 1° ottobre 1902, alcune categorie di emigranti, ad esempio quelli affetti da malattie pericolose od infettive, non sono ammessi *neppure nel Canadà.*

Si avvertono gli emigranti che, se vanno ad imbarcarsi in porti esteri, perdono la possibilità di essere protetti dalle leggi italiane e perdono pure ogni diritto ad esser risarciti dei danni dalle Società di navigazione qualora venissero respinti.

I Comitati vorranno dare la massima diffusione a queste notizie, portandole a cognizione degli emigranti, sia a viva voce, sia per mezzo della stampa locale, e cureranno che sia fatto affiggere l'unito manifesto nell'albo pretorio del comune e nella sala dell'ufficio postale (*Circolare in data* 20 *aprile* 1903).

La Società per la protezione degli emigranti italiani a Nuova York (Stati Uniti) riferisce che molti emigranti diretti agli Stati Uniti, pure avendo colà parenti ed amici e conoscendone l'indirizzo, tralasciano di dichiarare queste circostanze alle autorità americane del porto di sbarco, ed anzi, interrogati dalle autorità medesime se abbiano ivi parenti ed amici che possano loro servire di guida e di aiuto, rispondono spesso negativamente, per timore di essere considerati come emigranti sotto contratto di lavoro e di essere, come tali, respinti, a sensi della legge americana.

41

Conviene avvertire gli emigranti che vi è differenza fra colui che emigra agli Stati Uniti per raggiungere il parente e l'amico, che lo aiuterà a trovare un'occupazione, e colui che vi si reca già fornito di un contratto di lavoro.

Il Commissariato prega le autorità governative e comunali di consigliare coloro che si recano agli Stati Uniti ed hanno colà parenti od amici in grado di provvedere, in caso di bisogno, al loro sostentamento, a dichiarare liberamente questa circostanza alle autorità americane. Ciò, anzichè nuocere, faciliterà la loro ammissione allo sbarco (*Circolare in data* 29 *marzo* 1903).

La Società per la protezione degli emigranti italiani in Boston (Stati Uniti) riferisce che Italiani di età matura, intelligenti e in qualche modo istruiti ma non abituati al lavoro manuale, giungono di frequente negli Stati Uniti con la speranza di trovare un lavoro proficuo, confacente alle loro attitudini.

41

Nella maggior parte dei casi essi incontrano amare delusioni, tanto più se non conoscono la lingua inglese. Le colonie italiane non abbisognano di impiegati; ne hanno ad esuberanza, e quei pochi che trovano impieghi agli Stati Uniti presso i nostri connazionali hanno salari minimi. Onde avviene che Italiani, i quali in patria erano proprietari, o segretari comunali o maestri elementari o perfino avvocati, finiscono in America a languire di miseria o ad accettare un lavoro mal retribuito e sono obbligati talvolta a lavorare di piccone e di pala nelle pubbliche vie.

Costoro, per amor proprio, non fanno conoscere ai propri amici in Italia la vera condizione in cui si trovano, e ciò è cagione di nuove disillusioni, perchè altri, attratti dal creduto successo dei primi li seguono.

Simili fatti riescono anche di danno all'emigrazione italiana in generale, poichè questi giovani, spinti dal bisogno, offrono l'opera loro per retribuzioni meschinissime, creando così un'insostenibile concorrenza all'operaio americano (*Circolare in data* 29 *marzo* 1903).

Marsiglia. — Il R. Console generale in Marsiglia riferisce che, per l'arrivo continuo di Italiani, in quel distretto consolare aumenta sempre più il numero dei disoccupati, tanto che le autorità locali pensano di adottare provvedimenti rigorosi contro la mendicità in genere e in specie contro i mendici stranieri.

Il Commissario prega le autorità governative e comunali di portare quanto sopra a conoscenza di quegli emigranti che intendessero recarsi a Marsiglia in cerca di lavoro e prevenirli che non devono fidare sul rimpatrio gratuito (*Circolare in data* 24 *marzo* 1903).

Bosnia-Erzegovina. — Il R. Console e Serajevo scrive che continua l'affluenza di molti braccianti, specialmente abruzzesi, sui lavori della linea ferroviaria da Serajevo al confine orientale della Bosnia-Erzegovina, nonostante che il Governo locale, costruttore della linea, abbia fatto obbligo ai cottimisti di dare la preferenza assoluta ai lavoranti indigeni o ai sudditi della monarchia Austro-Ungarica e di non assumere operai stranieri, se non siano forniti di speciale abilità tecnica, come minatori, scarpellini, ecc., ed anche questi nel numero strettamente necessario.

I cottimisti, oltre a non potersi sottrarre a tale obbligo, hanno tutto l'interesse a conformarvisi, perchè la mano d'opera indigena è abbondante e s'accontenta di salari assolutamente meschini (*Circolare in data* 24 *marzo* 1903).

ATTI DEL COMMISSARIATO

I. — Vettori.

1. — Elenco delle Compagnie, armatori e noleggiatori a cui fu concessa la patente di vettore per l'anno 1903, con l'indicazione dei delegati alla firma, mandatari e procuratori.

A.) VETTORI ITALIANI.

Navigazione Generale Italiana.

Con sede principale in Roma.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Brasile, Plata***).

Delegati alla firma in materia di emigrazione:

Genova — Brilla Francesco.
Poli Ernesto Bartolomeo.
Catto Antonio.

Napoli — Palau Adolfo.
Ferrero Michele.
Wrzy Gustavo.

Palermo — Di Salvo Giacomo.
Medici Gaetano.

Roma — Barzilai Giusto.
Rosati Alfredo.

Venezia — Caprile Tito.

Messina — Garnier Oreste.

Società « La Veloce ».

Con sede principale in Genova.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Brasile, Plata***).

Delegati alla firma in materia di emigrazione:

Genova — Macchi Cesare.
In assenza:
Gallo Nicolò.
Marziali Pilade.

Napoli — Salvini Carlo.
In assenza:
Mattioli Raffaele.
Pappacoda Roberto.
Prencipe Francesco.

Palermo — Giannone Giovanni, per la Sicilia, escluse le provincie di Messina, Catania e Siracusa, ma compresi i circondari di Mistretta (Messina) e di Nicosia (Catania).

Messina — Santi Lisciotto, per le provincie di Reggio Calabria, Messina, Catania e Siracusa, esclusi i circondari di Mistretta (Messina) e di Nicosia (Catania).

Società « La Ligure Brasiliana ».

Con sede in Genova.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Brasile, Plata***).

Gavotti Secondo, delegato alla firma — Genova.
Montereggio Paolo, procuratore — Napoli.

Società « La Patria ».

Con sede in Napoli.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

De Luca Vincenzo fu Antonio, direttore — Napoli.
Finocchiaro Antonino, procuratore — Palermo.

Società « Italia ».

Con sede in Genova.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Brasile, Plata***).

Jan Wilmink, direttore — Genova.
Passalacqua Marco, capo del 2° ufficio, delegato alla firma — Genova.
Ferretti Nicola, procuratore — Napoli.
Griffo Nicolò, procuratore — Palermo.

Società Anglo-Italiana.

Con sede in Napoli.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

Borriello Giuseppe, direttore — Napoli.
Mattina Leopoldo, procuratore — Palermo.
Ferrè Costantino, procuratore — Genova.

Fornari Giuseppe

Con domicilio in Napoli.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

Corso Emanuele, procuratore — Genova.
Marinuzzi Michele, procuratore — Palermo.

Ercole Saviotti.

Con domicilio in Napoli.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Plata***).

Imparato Costantino, procuratore — Napoli.

Società anonima genovese di navigazione a vapore.

Con sede in Genova.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Plata***).

Oberti Italo, delegato alla firma — Genova.
Aguglia Salvatore, procuratore — Napoli.

Ottavio Zino.

Con domicilio in Genova.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Brasile, Plata***).

Cormagi Domenico, capo del 2° ufficio — Genova.
Guercia Mario, procuratore — Napoli.

Giacomo Rossi.

Con domicilio in Genova.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Brasile, Plata***).

Giuseppe Nicolò Delucchi, delegato alla firma — Genova
Oreste Guercia, procuratore — Napoli.

B.) VETTORI STRANIERI.

Norddeutscher Lloyd di Brema.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

De Luca Vincenzo fu Giacomo, mandatario — Napoli.
In assenza: Odoardo Casella fu Luigi — Napoli.
Saviotti Carlo, procuratore — Genova.
Fabbricatore Matteo, procuratore — Palermo.

Hamburg-Amerika Linie.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

Ferrari Tomatteo, mandatario — Genova.
Testa Domenico, procuratore — Palermo.
Strada Ugo, procuratore — Napoli.

Dominion Line.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

Gastaldi e C., Ditta mandataria — Roma.
Ardoino Silvio, procuratore — Genova.
Edoardo Morelli, procuratore — Napoli.
Carlo Di Salvo, procuratore — Palermo.

Société Générale de Transports maritimes à vapeur de Marseille.

(**Linee:** ***Brasile, Plata***).

Giovanelli Francesco, mandatario — Genova.
Migliaccio Domenico, procuratore — Napoli.
Lojacono Pietro, procuratore — Palermo.

Compagnie Générale Transatlantique.

(**Linee:** ***Stati Uniti***).

Corner Luigi, mandatario — Roma.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

(**Linee:** ***Stati Uniti, Centro America, Plata***).

Ratti Cesare, mandatario — Napoli.
Cocchi Enrico, procuratore — Genova.
Cianciolo Luigi, procuratore — Palermo.

---

2. — Atti riguardanti lo svincolo e la restituzione della cauzione supplementare di lire 20 mila presentata dal vettore di emigranti Ercole Saviotti (1).

On. Commissario Generale per l'emigrazione.

Roma.

Il sottoscritto Ercole Saviotti di Carlo, cittadino italiano, nato e domiciliato in Genova, avendo stipulato con la spettabile Compagnia « Puglia » di Bari un contratto di noleggio per la nave « Regina Elena », fa istanza a V. S. Ill.ma affinchè gli venga rilasciata la patente di vettore di emigranti.

(*Omissis*).

Il sottoscritto, al quale già era stata accordata, in base agli altri noleggi, la patente provvisoria di vettore, non avendo più intenzione di esercitare questa professione, aveva avanzata a V. S. Ill.ma domanda per il ritiro della cauzione prestata. A questa sua domanda di restituzione di cauzione, egli fa ora espressa rinunzia. E poichè aveva già vincolata una prima cauzione di lire 120,000, ed una seconda di lire 20,000 per aver aggiunto, ai due piroscafi precedentemente noleggiati, un terzo, il « Gergovia », sostituito poi dall'« America », domanda ora che la prima cauzione di lire 120,000 resti vincolata per la concessione della nuova patente di cui è ora parola, e fa istanza solo per la restituzione della cauzione supplementare di lire 20,000, la quale sarà fatta dal Commissariato, se la S. V. lo crederà opportuno, nei modi e tempi stabiliti dalla legge.

A questa istanza il sottoscritto unisce: 1° il contratto di noleggio di tutta la nave, registrato in Genova il 27 febbraio 1903, n. 355/9213; 2° la fedina criminale in data odierna.

Quanto agli altri documenti richiesti dalla legge e dal regolamento, essi trovansi allegati alla precedente concessione di patente già fatta al sottoscritto.

Genova, 27 gennaio 1903.

SAVIOTTI ERCOLE.

---

(1) I presenti atti furono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 25 febbraio 1903, n. 46.

32

IL COMMISSARIO GENERALE DELL'EMIGRAZIONE.

Ritenuto che il signor Ercole Saviotti, domiciliato in Genova, otteneva, in data 7 settembre 1901, patente di vettore di emigranti, e prestava, in forza di decreti del Ministero degli Affari Esteri, in data 1° settembre e 4 ottobre 1901, le seguenti cauzioni:

1° lire 6000 di rendita, pari ad un capitale nominale di lire 120,000, per l'esercizio dei piroscafi « Regina Elena » e « Calabro » da lui presi a nolo;

2° lire 1000 di rendita, pari ad un capitale nominale di lire 20,000, per aver aggiunto al suo naviglio il piroscafo « Gergovia », sostituito poi col piroscafo « Britannia » (denominato in seguito « America »);

che il signor Saviotti, spirata la suindicata patente, ha chiesto con istanza del 27 gennaio p. p. una nuova patente di vettore, limitatamente all'esercizio del piroscafo « Regina Elena » e lo svincolo e la restituzione della predetta cauzione di lire 20,000, offrendosi a lasciare in deposito l'altra di lire 120,000, la quale starebbe così a garanzia delle operazioni di emigrazione compiute pel passato e di quelle da compiersi in virtù della nuova patente;

che le ultime partenze dei suddetti tre piroscafi in servizio dell'emigrazione risalgono ad epoche anteriori al 1° maggio, e che nessun fatto si è verificato fino ad oggi per cui debba continuare a mantenersi fermo il deposito cauzionale delle predette lire 20,000;

visto l'articolo 13 della legge sull'emigrazione e gli articoli 53 e 86 del relativo regolamento;

visto il decreto del Ministro degli Affari Esteri in data 14 febbraio 1903;

Ordina:

La decorrenza del termine di sei mesi previsto dall'ultimo capoverso dell'articolo 13 della legge sull'emigrazione, per quanto concerne lo svincolo e la restituzione del predetto capitale nominale di lire 20,000, comincierà dal 15 novembre 1902, salvo il disposto dell'articolo 53 del relativo regolamento;

Spirati i termini fissati dalla legge e dal regolamento sull'emigrazione, la predetta cauzione parziale di lire 20,000 sarà restituita al signor Ercole Saviotti, senza alcuna responsabilità del sottoscritto e del Ministro degli Affari Esteri, eccettuato il caso di giudizi pendenti, dei quali sia già stato o venga dato loro avviso dagli interessati, avviso che dovrà risultare da ricevuta rilasciata dal sottoscritto.

La presente ordinanza sarà pubblicata, unitamente alla domanda che l'ha provocata, nella *Gazzetta Ufficiale* e nel Bollettino dell'emigrazione, nonchè nelle Capitanerie di porto e negli Ispettorati dell'emigrazione di Genova, Napoli e Palermo.

Roma, addì 15 febbraio 1903.

Il Commissario generale
L. Bodio.

3.-Atti riguardanti lo svincolo e la restituzione della cauzione di lire 100 mila prestata dal vettore d'emigranti Italo Oberti (1).

On. Commissario generale per l'emigrazione — Roma.

Avendo cessato dalla patente di vettore di emigranti e non avendo fatto ulteriori operazioni di emigrazione dall'ultima partenza del vapore *Governor* partito il 24 maggio p. p. da Napoli per Nuova York, e valendomi della facoltà concessa dall'art. 53, secondo capoverso, del regolamento sulla legge dell'emigrazione, prego codesto on. Commissariato a volere ordinare, nei modi e termini voluti dalla legge, la restituzione delle lire cinquemila di rendita italiana, state depositate per la cessata mia patente di vettore.

Genova, li 10 ottobre 1902.

Italo Oberti.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Vista l'istanza in data 10 ottobre 1902 colla quale il signor Italo Oberti, domiciliato in Genova, chiede gli sia restituita la cauzione prestata in un capitale nominale di lire centomila (lire 5000 di rendita), in forza di decreto del Ministro degli affari esteri in data 14 settembre 1901, a garanzia della patente di vettore di emigranti; cauzione risultante dalle polizze della Cassa depositi e prestiti distinte coi numeri dal 4998 al 5002;

Ritenuto che il signor Italo Oberti otteneva patente di vettore di emigranti addì 19 settembre 1901, e che l'ultimo viaggio compiuto dal piroscofo *Governor* da lui adibito al trasporto di emigranti, risale alla data del 24 maggio 1902;

Visto l'art. 13 della legge sull'emigrazione e gli art. 53 e 86 del relativo regolamento;

Ordina:

A far data dal 1° dicembre 1902 si ritiene cessata nel signor Italo Oberti la qualità di vettore di emigranti.

(1) I presenti atti furono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 marzo 1903, n. 53.

32

Spirati i termini fissati dalla legge e dal regolamento sull'emigrazione, si farà luogo, senza responsabilità del sottoscritto e del Ministro degli affari esteri, allo svincolo ed alla restituzione della predetta cauzione, eccettuato il caso di giudizi pendenti, dei quali sia già stato o venga in tempo dato avviso dagli interessati, sia a detto Ministro, sia al Commissariato della emigrazione.

L'avviso dovrà risultare da ricevuta, rilasciata dal sottoscritto.

La presente ordinanza sarà pubblicata, unitamente colla domanda che l'ha provocata, nella *Gazzetta Ufficiale* e nel Bollettino dell'emigrazione, nonchè nelle Capitanerie di porto e negli Ispettorati dell'emigrazione di Genova, Napoli e Palermo.

Roma, addì 2 marzo 1903.

Il Commissario generale
L. Bodio.

II. — Rappresentanti di vettore.

Circolare del Commissariato dell'emigrazione in data 10 gennaio 1903 ai vettori di emigranti, contenente le norme per l'applicazione delle nuove disposizioni relative ai rappresentanti di vettore, introdotte con R. Decreto 11 dicembre 1902, n. 540.

Nell'inviare alla S. V. un esemplare del regio decreto in data 11 dicembre 1902, n. 540, col quale sono stati modificati alcuni articoli del regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione, richiamo specialmente l'attenzione della S. V. sulle disposizioni degli articoli 58, 59, 60 e 61, concernenti le cause di incompatibilità con l'ufficio di rappresentante di vettore, i documenti che devono essere uniti alle proposte di nuove nomine e la riduzione del numero dei rappresentanti stessi nel senso che nessun vettore possa avere più di un rappresentante in un mandamento giudiziario o in una città che comprenda vari mandamenti.

L'art. 2 dell'anzidetto decreto dispone che la riduzione del numero dei rappresentanti debba effettuarsi entro un anno dalla pubblicazione del decreto stesso. Occorre quindi che i vettori di emigranti provvedano sollecitamente alla scelta dei loro rappresentanti nei capoluoghi di mandamento, e ne facciano la designazione al Commissariato non più tardi del 30 giugno p. v., affinchè possano, entro l'anno, essere rilasciati i certificati definitivi di assenso.

Frattanto per l'applicazione delle nuove disposizioni il Commissariato ha stabilito le seguenti norme:

1° A contare dal giorno 4 corrente gennaio (data della pubblicazione

del citato decreto) non possono più essere accettate proposte per la nomina o per la sostituzione di rappresentanti se non per i capoluoghi di mandamento giudiziario o per le città che comprendono vari mandamenti.

2° Parimenti non possono più essere accettate proposte per variazioni nelle zone di operazione dei rappresentanti, che attualmente agiscono in comuni non capoluoghi di mandamento.

3° Decorso un anno dalla data sopra indicata, gli attuali rappresentanti di vettore, non aventi sede in capoluoghi di mandamento, decadranno senz'altro dalla facoltà di agire in materia di emigrazione, e le operazioni da essi iniziate, in corso a quel tempo, saranno definite dai rappresentanti stabiliti nei capoluoghi di mandamento.

4° Gli attuali rappresentanti, stabiliti nei capoluoghi di mandamento, perchè possano conservare l'incarico, dovranno essere riproposti dal vettore e riconosciuti dal Commissariato.

5° Qualora più vettori intendano proporre la stessa persona a loro comune rappresentante, a norma dell'articolo 16 della legge, la designazione al Commissariato dovrà essere fatta da tutti i vettori proponenti, colla menzione dell'accordo intervenuto e l'indicazione della zona d'operazione, la quale dovrà essere identica per tutti.

Si raccomanda ai vettori di curare che i documenti personali relativi ai rappresentanti proposti siano regolari, affine di evitare che per difetto di qualche indicazione o formalità (vidimazione del sindaco nel certificato di cittadinanza, indicazione della professione esercitata dal rappresentante, ecc.) debbano i documenti stessi essere rinviati, e per conseguenza ritardata la decisione del Commissariato.

32

III. — Noli.

1. — Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, con la quale viene fissato il nolo che il vettore Ercole Saviotti potrà percepire durante il 1° quadrimestre 1903 pel trasporto di emigranti da Genova e da Napoli a Nuova York (1).

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto che il signor Ercole Saviotti residente in Napoli, noleggiatore del piroscafo «Regina Elena», ha adempito alle necessarie formalità per ottenere patente di vettore di emigranti;

---

(1) La presente deliberazione fu pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 febbraio 1903, n. 43.

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, Messina, Venezia e Livorno, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

È approvato, come massimo, il nolo di lire 170, da praticarsi dal signor Ercole Saviotti, durante il primo quadrimestre dell'anno in corso, pel trasporto di emigranti, sul piroscafo « Regina Elena », da Genova o da Napoli a Nuova York.

Roma, 21 febbraio 1903.

Il Commissario generale
L. Bodio.

2. — Decreto del Commissariato dell'emigrazione in data 13 marzo 1903 col quale si autorizzano i vettori di emigranti a percepire fino al 30 aprile 1903 un aumento di nolo di L. 5 per ogni emigrante diretto agli Stati Uniti (1).

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto che il giorno 6 corrente è entrata in vigore negli Stati Uniti d'America una disposizione che aumenta di un dollaro la tassa da pagarsi per lo sbarco di ciascun immigrante nei porti dell'Unione;

Viste le istanze presentate dai vettori che esercitano le linee tra i porti italiani e quelli degli Stati Uniti, perchè i noli di trasporto di emigranti per la suddetta destinazione siano aumentati di cinque lire;

Sentito il parere dalla Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova e Napoli;

Visto l'articolo 14, 4° capoverso, della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Decreta:

Per tutti gli emigranti muniti di biglietto loro venduto nel Regno ed imbarcati su piroscafi attualmente in viaggio per gli Stati Uniti, e per tutti gli emigranti, i quali già siansi muniti, o si muniscano di biglietto nel Regno e partano per quella destinazione fino al giorno 30 aprile incluso, i vettori sono autorizzati a percepire un aumento di nolo di lire cinque.

Roma, addì 13 marzo 1903.

Il Commissario generale
L. Bodio

(1) Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 marzo 1903, n. 61.

IV. — Servizio sanitario a bordo.

Circolare in data 20 aprile 1903 del Commissariato dell'emigrazione ai signori medici e commissari in servizio di emigrazione circa la vigilanza e tutela dei nazionali rimpatrianti da paesi transoceanici.

Contemporaneamente all'aumento che da qualche anno è avvenuto nel numero degli emigranti, è pure divenuto più frequente il ritorno in patria di quella classe di emigrati che, seguendo la vicenda delle stagioni, sogliono recarsi periodicamente in paesi americani quando vi è maggiore richiesta di mano d'opera.

Ciò fa sì che a bordo dei piroscafi esercitati dai vettori si noti nei viaggi di ritorno una grande affluenza di nazionali rimpatrianti.

Conviene che i signori medici militari e commissari adoperino nei viaggi di ritorno la stessa diligenza come nei viaggi di andata, invigilando affinchè il trattamento dei passeggeri, tanto per l'alimentazione, quanto per l'igiene, sia quello prescritto dal regolamento sull'emigrazione. La vigilanza è soprattutto necessaria per gli emigrati rimpatriati dal Brasile, da dove una parte ritorna in poco buone condizioni di salute, a motivo del deperimento prodotto negli organismi dalle condizioni di clima, di lavoro e di nutrimento.

Il Commissariato confida che i signori medici e commissari vorranno spiegare il maggiore zelo anche in questa parte del servizio che è loro affidato.

V. — Passaporti.

Circolare in data 16 aprile 1903 del Commissariato dell'emigrazione ai Sindaci e ai Prefetti del Regno circa la necessità del passaporto per l'estero anche per gli emigranti che si dirigono a paesi prossimi alla frontiera italiana.

Accade sovente che operai italiani emigrino in Francia, Svizzera, Austria-Ungheria, Germania, provvisti di semplice *passaporto per l'interno*, nella erronea credenza, che, recandosi in paesi prossimi alla frontiera italiana, non siano obbligati ad esibire il passaporto per l'estero.

Devonsi avvertire gli emigranti che in alcuni Stati, fra i quali sono Germania, Austria-Ungheria e Svizzera, nessun operaio può prendere dimora stabile, nè ottenere lavoro, se non sia provvisto di regolare passaporto. In Francia pure, per ottenere il permesso di soggiorno, conviene essere muniti di passaporto per l'estero.

Gli emigranti che si recano nei suddetti paesi sprovvisti di *passaporto per l'estero*, sono poi costretti a procurarsi tale passaporto dall'Italia, interessando per ciò le autorità consolari; ma per questo occorre avere dal regno le necessarie informazioni e i documenti, con ritardo notevole di tempo.

Si pregano i signori Sindaci e i Comitati locali di raccomandare agli emigranti di munirsi sempre del *passaporto per l'estero*, anche se siano diretti a paesi europei nei quali questo non si richiede in modo assoluto; e ciò anche per evitare di trovare poi ostacolo a passare da un paese in cui il passaporto non è indispensabile, ad un altro in cui questo si esige.

VI. — Tratta delle bianche.

Circolare del Commissariato in data 28 marzo 1903, diretta ai Commissari viaggianti in servizio dell'emigrazione, sulla tratta delle bianche.

Il Comitato italiano contro la tratta delle bianche (con sede in Roma, presso l'Associazione della Stampa) ha chiesto la cooperazione del Commissariato nell'azione da esso intrapresa contro quel turpe traffico.

Esso afferma che, pur troppo, un commercio di donne coi paesi dell'America meridionale e dell'Oriente si effettua per mezzo di vapori che partono dai nostri porti. Ciò sarebbe confermato, per il porto di Genova, da un rapporto del questore cavaliere Malnate.

Il Comitato ha inviato al Commissariato un questionario, nell'intento di avere notizie particolareggiate. Comunico alla S. V. copia del detto questionario, con preghiera di procurarmi le risposte, per quanto possibile, circostanziate, facendo poi seguire analoghe informazioni di tre mesi in tre mesi e non tralasciando di suggerire quei provvedimenti che stimasse idonei a reprimere l'immorale commercio.

Segue il questionario:

Indipendentemente dai casi di emigrazione di donne minorenni destinate alla prostituzione, previsti e puniti dalla legge 31 gennaio 1901 :

1° Sono a vostra conoscenza casi di partenza per paesi stranieri di donne maggiorenni destinate alla prostituzione ?

2° Queste donne erano già dedite alla prostituzione nel proprio paese? ufficialmente o clandestinamente ?

3° Queste donne sapevano di essere condotte in paesi stranieri a scopo di prostituzione?

4° Queste donne erano, invece, state indotte ad espatriare con la promessa di altre occupazioni equivoche, come kellerine, coriste, figuranti di circhi equestri, ballerine, ecc., o di occupazioni oneste, come cameriere d'albergo, sarte; modiste, stiratrici, ecc.?

5° Ve ne erano di condizioni più elevate, alle quali erano stati promessi posti di signorine di compagnia, traduttrici, istitutrici, commesse di negozio, ecc.?

6° Di quale nazionalità erano?

7° Chi le accompagnava? Viaggiavano isolate o a gruppi?

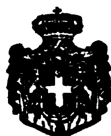
8° Le persone che le accompagnavano erano note al personale di bordo, perchè già viste in altri viaggi in eguale compagnia?

9° Vi sono motivi di credere ad un vero ed organizzato commercio di donne? In caso affermativo, dove è avviato?

10° Che cosa si potrebbe tentare nei porti di partenza e di arrivo, per mezzo di speciali Comitati di patronato per combattere o restringere le proporzioni della tratta delle bianche?

INDICE

Finito di stampare il 10 maggio 1903



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 6.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903



PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre dell'anno 1903.

A. — Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi.

I.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina;

Decreta:

È stabilita la seguente tabella dei noli massimi che i vettori potranno percepire pel trasporto di emigranti dal 1° maggio al 31 agosto 1903.

Roma, addì 15 aprile 1903.

Il Ministro
MORIN.

N. B. — Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 1903, n. 88.

NOLI FISSATI COME MASSIMI PER IL TRASPORTO DI EMIGRANTI

dal 1° maggio al 31 agosto 1903.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	200
Sicilia	200
Sardegna	200
Liguria	200
Lombardia	200
Regina Margherita	200
Orione	200
Sirio	200
Perseo	200
Washington	190
Archimede	180
Marco Minghetti	180
Manilla	180
Piemonte	175

La Veloce.

Savoia	200
Nord America	200
Duca di Galliera	200
Centro America	200
Venezuela	200
Duchessa di Genova	200
Città di Napoli	190
Città di Genova	180
Città di Torino	180
Città di Milano	180

Norddeutscher Lloyd.

Lahn	200
Trave	200
König Albert	200
Hohenzollern	200
Prinzess Irene	200
Weimar	190
Gera	190

Hamburg-Amerika Linie.

Palatia	190
Phoenicia	190

Italia.

Ravenna	180
Toscana	180
La Plata	180
Antonina	180

La Patria.

Germania	195
Roma	190
Gallia	165
Patria	165
Massilia	150
Neustria	150

Compagnia Transatlantica di Barcellona (1).

Buenos Aires	180
Leon XIII	180
Manuel Calvo	180
P. de Satrustegui	180
Montevideo	180
Montserrat	180

(1) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo di lire 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di lire 225 pel viaggio Italia-Nuova York-Vera Cruz.

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York).

Giuseppe Fornari.

Sicilian Prince	180
Neapolitan Prince	170

Anglo-Italiana.

Calabria	170
Perugia	170
Algeria	150
Hesperia	145
Bolivia	145
Victoria	145
California	140

Ottavio Zino.

Equità	165
Attività	165

Ercole Saviotti.

Balilla	165

Giacomo Rossi.

San Gottardo	160

Società anonima genovese.

Governor	160

Dominion Line
(Da Genova, Napoli o Palermo a Boston).

New England	190	(1)
Commonwealth	190	(1)
Vancouver	175	(1)
Cambroman	175	(1)

Navigazione Generale Italiana.
(Da Palermo a Nuova Orleans)

Manilla	200
Washington	200
Archimede	200
Marco Minghetti	200

Linee del Brasile.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Rio de Janeiro e Santos.)

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	180
Sicilia	180
Sardegna	180
Liguria	180
Lombardia	180
Regina Margherita	180
Orione	180
Sirio	180
Perseo	180
Washington	170
Archimede	165
Marco Minghetti	165
Manilla	165
Piemonte	165
Etruria	165

La Veloce.

Savoia	180
Nord America	180
Duca di Galliera	180
Centro America	180
Venezuela	180
Duchessa di Genova	180
Città di Napoli	170
Città di Genova	165
Città di Torino	165
Città di Milano	165
Las Palmas	165

(1) Compreso il viaggio ferroviario da Boston a Nuova York per gli emigranti che ne facciano domanda.

Segue Linee del Brasile.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Rio de Janeiro e Santos).

Italia.

Ravenna 165
Toscana 165
La Plata 165
Antonina 165

Transports maritimes à vapeur.

Les Andes 165
Orléanais 165
Nivernais 165
Algérie 165
Aquitaine 165
Les Alpes 165
Provence 165
Italie 165
Espagne 165

Ottavio Zino.

Equità 165
Attività 165

Giacomo Rossi.

San Gottardo 155

Linee del Plata.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Montevideo e Buenos Aires).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria 200
Sicilia 200
Sardegna 200
Liguria 200
Lombardia 200
Regina Margherita 200
Orione 200
Sirio 200
Perseo 200
Washington 190
Archimede 185
Marco Minghetti 185
Manilla 185

La Veloce.

Savoia 200
Nord America 200
Duca di Galliera 200
Centro America 200
Venezuela 200
Duchessa di Genova 200
Città di Napoli 190
Città di Genova 185
Città di Torino 185
Città di Milano 185

Italia.

Ravenna 185
Toscana 185
La Plata 185
Antonina 185

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Buenos Aires 180
Leon XIII 180
Manuel Calvo 180
P. de Satrustegui 180
Montevideo 180
Montserrat 180

Segue Linee del Plata.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Montevideo e Buenos Aires).

Transports maritimes à vapeur.

Les Andes	180
Algérie	180
Aquitaine	180
Les Alpes	180
Provence	180
Italie	180
Espagne	180
France	180

Giacomo Rossi.

San Gottardo	170

Società anonima genovese.

Governor	170

Linea del Centro America.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Buenos Aires	195	(1)
Leon XIII	195	(1)
Manuel Calvo	195	(1)
P. de Satrustegui	195	(1)
Montevideo	195	(1)
Montserrat	195	(1)

---

(1) Dall'Italia per Portorico e Avana. Il nolo è fissato in lire 200 per Porto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

II.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i seguenti noli, da praticarsi come massimi, pel trasporto di emigranti durante il secondo quadrimestre dell'anno in corso, salve le facoltà concesse al Commissariato dall'articolo 14, 4° capoverso, della legge sull'emigrazione.

Società " La Ligure Brasiliana ".

Piroscafi *Re Umberto, Rio Amazonas, Minas:* lire 160 dall'Italia a Rio de Janeiro e Santos; lire 165 dall'Italia a Nuova York.

Piroscafo *Colombo:* lire 160 dall'Italia a Belem (Parà-Brasile); lire 185 dall'Italia a Manaos (Amazzoni) ed ai porti intermedi tra Belem e Manaos.

Ottavio Zino.

Piroscafi *Equità, Attività:* lire 175 dall'Italia a Montevideo e Buenos Aires.

Ercole Saviotti.

Piroscafo *Regina Elena:* lire 175 dall'Italia a Nuova York.

Giuseppe Fornari.

Piroscafi *Trojan Prince, Spartan Prince:* lire 165 dall'Italia a Nuova York.

Compagnie générale transatlantique (1).

Piroscafi *L'Aquitaine, La Bretagne, La Champagne, La Gascogne, La Lorraine, La Savoie, La Touraine:* lire 155 dall'Havre (Francia) a Nuova York.

Roma, addì 7 aprile 1903.

Il Commissario generale
L. Bodio.

N. B. — Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 aprile 1903, n. 86.

(1) La *Compagnie générale transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane	L.	23.00	215.50	Torino-Modane	L.	5.60	198.10
Modane-Havre	Fr.	37.50		Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00		Havre-Nuova York	„	155.00	
Milano-Modane	L.	13.15	205.65	Genova-Modane	L.	14.35	206.85
Modane-Havre	Fr.	37.50		Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00		Havre-Nuova York	„	155.00	
Venezia-Modane	L.	26.60	219.10	Ferrara-Modane	L.	28.65	221.15
Modane-Havre	Fr.	37.50		Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00		Havre-Nuova York	„	155.00	

B. — Relazione sui prezzi dei noli.

Giusta l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901 i noli per il trasporto degli emigranti devono, ogni quadrimestre, essere approvati dal Commissariato, oppure, nel caso che le proposte dei vettori non vengano approvate, devono essere stabiliti dal Ministro degli affari esteri, sentito il parere del Consiglio superiore di Marina.

Per il primo quadrimestre del corrente anno, i vettori avevano chiesto aumenti sui noli stabiliti col Decreto ministeriale del 15 agosto 1902, tanto per la linea degli Stati Uniti che per quella del Plata. adducendo a sostegno delle loro proposte un doppio ordine di considerazioni: le une d'indole pregiudiziale, riguardanti l'inapplicabilità dell'articolo 14 della detta legge in periodi normali, e l'impossibilità di una determinazione preventiva dei noli; le altre riflettenti le condizioni di esercizio delle diverse linee di navigazione e i singoli piroscafi.

Quanto alle prime, il Commissariato ebbe a considerare che, di fronte al preciso disposto dell'articolo 14 della legge, la determinazione quadrimestrale dei noli è obbligatoria in ogni caso, e che, d'altronde, trattandosi di stabilire non già i noli *normali* per ciascun viaggio e per ogni piroscafo, ma i limiti massimi dei noli per periodi di quattro mesi, non sussiste l'asserita impossibilità di una determinazione preventiva. E del resto, qualora nel corso di un quadrimestre avvengano nel mercato dei noli delle mutazioni tali da rendere necessaria una revisione, la legge consente che questa revisione si faccia e ne determina la procedura (art. 14).

In ordine alle altre ragioni addotte dai vettori, il Commissariato ebbe a fare le seguenti considerazioni, che giova qui di riassumere perchè valgono anche per il secondo quadrimestre di quest'anno.

Il Commissariato, incaricato di fare eseguire una legge di tutela degli emigranti, non potrebbe consentire un aumento, oltre certi limiti, nei prezzi dei trasporti degli emigranti, per supplire a tutte le deficienze che si avverassero nel traffico dei viaggiatori di classe e delle merci.

Il numero degli emigranti per gli Stati Uniti, che costituiscono ora la maggior parte della nostra emigrazione, fu nel 1902 molto maggiore che negli anni precedenti; e non solo crebbe il numero complessivo degli emigranti trasportati dai vapori italiani e stranieri, ma crebbe pure il numero medio degli emigranti trasportati per ogni viaggio.

I nuovi oneri imposti dalla legge sull'emigrazione ai vettori si sono dimostrati in pratica meno gravosi di quanto si asserisce, e, ad ogni modo, nella determinazione dei noli si era già tenuto conto di quegli oneri.

Non si era verificato un aumento nel costo dei trasporti che giustificasse un aumento dei noli per il primo quadrimestre del 1903, in confronto a quelli del quadrimestre precedente; nè il mercato generale dei noli aveva subìto alterazioni.

Il Commissariato decise pertanto di non approvare gli aumenti di noli, proposti dai vettori. Tenendo conto, però, dell'ordine del giorno votato dal Consiglio dell'emigrazione nell'adunanza del 26 novembre 1902, esso cercò di meglio graduare i noli, secondo le speciali condizioni e qualità dei diversi piroscafi, concedendo qualche aumento per i migliori, mantenendo invariati i noli del quadrimestre precedente per i vapori mediocri, e diminuendoli invece per quelli di categoria inferiore. Per la linea del Plata, poi, in considerazione della diminuita corrente migratoria, fu consentito un aumento anche per i piroscafi mediocri.

In base a questi criteri furono concretate e comunicate poi ai vettori le cifre dei noli che il Commissariato sarebbe stato disposto ad approvare.

La *Ligure Brasiliana*, la *Dominion Line* (per i piroscafi *Commonwealth* e *New England*) e la *Compagnie Générale Transatlantique* consentirono di ridurre i noli nella misura indicata dal Commissariato, che li approvò con sua ordinanza del 13 dicembre 1902.

Gli altri vettori, invece, insistettero nelle loro proposte; cosicchè si dovette deferire la questione all'esame del Consiglio superiore di Marina, il quale, nell'adunanza del 13 dicembre 1902, espresse il parere che le domande dei vettori non fossero da considerarsi esagerate e

che fosse equo concedere un nolo maggiore per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud.

Il Ministro degli affari esteri, nel fissare i noli, col suo Decreto del 17 dicembre 1902, accogliendo in parte questo parere, aumentò di 5 lire i noli che il Commissariato avrebbe approvato per i piroscafi migliori adibiti alla linea del Nord-America e per tutti i piroscafi sulle linee del Brasile e del Plata, e accolse in massima le proposte del Commissariato per i vapori mediocri e per gli inferiori che vanno agli Stati Uniti.

Nel corso del quadrimestre, i vettori chiesero che i noli stabiliti per le linee del Nord America venissero aumentati di 5 lire, essendo stata aumentata di un dollaro la tassa di ammissione degli stranieri negli Stati Uniti. Il Commissariato, sul parere favorevole della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo, e nella considerazione che l'aumento della tassa d'ingresso costituiva un aggravio nuovo e impreveduto, di cui il Ministro non aveva potuto tener conto nel fissare i noli per il secondo quadrimestre, concesse il chiesto aumento di lire 5.

Pel secondo quadrimestre del 1903 i vettori, in massima, ripresentarono le proposte già fatte per il primo quadrimestre, con l'aumento di 5 lire per le linee del Nord America, in conseguenza dell'aumento della tassa di entrata degli stranieri (1).

Ridussero le proposte, in confronto a quelle del quadrimestre precedente, soltanto la Società *Patria* che batte la linea di Nuova York, per due dei suoi vapori, *Ottavio Zino* per la linea del Brasile e lo stesso *Zino* e la *Società Anonima Genovese* per la linea del Plata.

A giustificazione delle loro domande i vettori non addussero ragioni nuove, ma si richiamarono a quelle già fatte valere per il primo quadrimestre. Taluni vettori poi oppugnarono il trattamento fatto a certi loro piroscafi, in confronto con altri.

Il Commissariato anzitutto esaminò se, nel corso del quadrimestre, fossero intervenuti nuovi fatti, che potessero mutare i criteri che lo

(1) Vedasi l'allegato *B* a pag. 37.

avevano guidato nello stabilire le cifre dei noli, che esso era disposto ad approvare per il primo quadrimestre del 1903.

Dalle informazioni fornite dai RR. Consoli e dalle Camere di commercio italiane all'estero risultò che nessuna apprezzabile variazione era avvenuta, durante il quadrimestre, nel costo dei trasporti. Le mercedi del personale di bordo e il prezzo delle vettovaglie non subirono alcun aumento. Similmente si mantennero inalterati in confronto del quadrimestre precedente i prezzi del carbone. Tali prezzi possono ritenersi ancora bassi relativamente a quelli di altri periodi precedenti; e, ad ogni modo, il lieve rialzo già verificatosi negli ultimi tempi trova compenso nei noli delle merci, che accennano, negli ultimi mesi, per quanto di poco, ad aumentare.

Nei principali porti europei i noli pel trasporto dei passeggieri di 3ª classe, sulle linee degli Stati Uniti, non hanno subìto notevoli variazioni (1). Sono infatti rimasti invariati i noli per le linee che fanno capo a Glasgow, Liverpool, Southampton, Cherbourg, Bordeaux, Lisbona, La Pallice Rochelle e Barcellona. Hanno praticato noli inferiori a quelli del quadrimestre in corso l'*Hamburg-Amerika Linie*, per le linee che fanno capo ad Amburgo, Brema ed Anversa; la *Red Star Line* e la *Cunard Line*, per tutte le linee da esse praticate, e la *Transatlantica di Barcellona*, per le sue partenze da Cadice.

Al contrario, un leggiero rialzo si è avuto nei noli per i viaggi di ritorno dagli Stati Uniti ai porti d'Europa, limitatamente però ai piroscafi celeri. I noli di ritorno per i piroscafi commerciali sono rimasti gli stessi, come pure sono rimasti fermi i prezzi dei biglietti prepagati.

Quanto all'America meridionale, i prezzi dei biglietti di terza classe sono rimasti invariati sulle linee che fanno testa a Southampton, Brema, Amburgo, Anversa, Cherbourg, Bordeaux, Lisbona, Havre e Barcellona. Sono stati invece ridotti i noli per le partenze da Cadice; e aumentati i noli praticati dall'*Amburghese Sud Americana* sulla linea da Amburgo e Brema per Belem. Per i ritorni in Europa si è avuto un aumento nei noli per tutte le Compagnie, mentre i prezzi dei biglietti prepagati non hanno subìto variazioni.

---

(1) Vedasi l'allegato *A* a pag. 22.

Per la linea dell'America centrale non si è avuto nessun mutamento.

In complesso dunque le condizioni del mercato dei noli sono rimaste presso a poco identiche a quelle del dicembre 1902, allorchè si fissarono i prezzi pel primo quadrimestre, nè alcuna circostanza si è verificata che potesse giustificare un rialzo.

Per contro, è da notare che le condizioni delle linee di navigazione, per quanto si riferisce al trasporto degli emigranti italiani, si sono, da quella data, mantenute favorevoli per i vettori ed anzi sono migliorate. Il numero degli emigranti partiti dall'Italia è cresciuto in proporzione maggiore del numero dei viaggi; così che la media dei passeggieri di terza classe trasportati in ogni viaggio ha continuato ad aumentare, come apparisce dal seguente prospetto (1):

ANNI		Numero dei viaggi	Emigranti	Media per ogni viaggio
Gennaio-dicembre	1897	400	197,314	493
Id.	1898	355	147,684	416
Id.	1899	341	149,476	438
Id.	1900	395	170,382	431
Id.	1901	444	242,580	546
Id.	1902	407	252,235	620
Gennaio-marzo	1903	114	78,750	687

Considerando particolarmente le linee degli Stati Uniti, continuò anche in essa l'aumento nel numero degli emigranti trasportati. Pel primo trimestre del 1903 infatti si hanno i seguenti dati (2):

(1) Questi dati sono tratti per gli anni 1897, 1898, 1899, 1900 e 1901 (fino al 1° settembre) dalle *Relazioni annue sulle condizioni della marina mercantile italiana*, presentate dal Direttore generale della marina mercantile a S. E. il Ministro della marina. Per il periodo di tempo dal 2 settembre 1901 al marzo 1903, sono tratti dai registri del Commissariato.

(2) I dati sono tratti dai registri del Commissariato.

MESI	Numero dei viaggi	Emigranti	Media per ogni viaggio
Gennaio.	18	11,157	620
Febbraio	22	21,864	994
Marzo.	32	37,450	1,170

Nel 1902 invece, nello stesso periodo di tempo, si erano avute le seguenti risultanze (1):

MESI	Numero dei viaggi	Emigranti	Media per ogni viaggio
Gennaio.	19	7,531	396
Febbraio	15	15,450	1,030
Marzo	25	27,023	1,081

È da ritenersi che la corrente dell'emigrazione per gli Stati Uniti continuerà a mantenersi forte anche nel secondo quadrimestre di quest'anno, come lo dimostrano gli impegni presi dai vettori e le partenze di piroscafi che già sono annunziate. Ora, l'aumento nel numero dei passeggieri trasportati per per ogni piroscafo, rimanendo invariate le altre condizioni, importa una maggiore produttività delle linee.

Sulle linee degli Stati Uniti è cresciuto anche il numero dei passeggieri di classe e si è mantenuto elevato il numero dei rimpatrii.

Parimenti è cresciuto il traffico delle merci. Secondo le ultime statistiche il movimento d'importazione e di esportazione fra l'Italia e gli Stati Uniti, durante l'anno 1902, fu di 345,489,186 lire italiane, contro a 320,489,186 lire italiane nell'anno precedente: e cioè di lire 174,114,636 per l'esportazione dall'Italia, nel 1902, di contro a lire 143,129,865 nel

(1) I dati sono tratti dai registri del Commissariato.

1901; e di lire 171,641,952 per l'importazione in Italia nel 1902, di contro a lire 177,359,321 nel 1901 (1).

Di un'altra circostanza ha dovuto il Commissariato tener conto, cioè dei ribassi spontaneamente fatti dagli stessi vettori per diversi viaggi, durante il primo quadrimestre, sui prezzi massimi consentiti dal decreto ministeriale del 17 dicembre 1902.

Nel primo trimestre 1903, dai porti d'Italia si sono avute 114 partenze di piroscafi con a bordo emigranti.

Tali partenze sono così divise:

72 per le linee degli Stati Uniti;
24 id. del Plata;
12 id. del Brasile;
3 id. del Centro America.
3 per linee poco frequentate dall'emigrazione italiana (porti del Pacifico e Pernambuco).

In questi viaggi i vettori hanno praticato per 29 partenze dei noli inferiori ai massimi fissati (2) e cioè:

14 partenze sulle linee degli Stati Uniti;
8 id. id. del Plata;
6 id. id. del Brasile;
1 id. id. del Centro America.

Tali ribassi, che oscillano dalle 5 alle 15 lire, indicano che i noli massimi, stabiliti col decreto del 17 dicembre, sono largamente rimunerativi; per modo da permettere il giuoco della concorrenza.

Come dispone la legge, il Commissariato interpellò anche le Camere di commercio delle principali città marittime e gli Ispettori dell'emigrazione nei porti d'imbarco.

La Camera di commercio di Venezia dichiarò di non poter dare il suo parere, non facendo capo a quel porto linee transatlantiche per il trasporto degli emigranti. La Camera di commercio di Genova, che ri-

(1) Questi dati sono tratti dal *Bollettino mensile della Camera di commercio italiana* in Nuova York, anno VII, n. 2.

(2) Vedasi l'allegato *C* a pag. 46.

specchia più da vicino le idee e gli interessi degli armatori, propose un aumento non inferiore al 10 °/₀ sui noli per le linee dell'America meridionale e del 5 °/₀ per quelle degli Stati Uniti.

La Camera di commercio di Palermo propose un aumento di lire 5 per la linea degli Stati Uniti; mentre la Camera di commercio di Napoli espresse l'avviso che fossero da mantenersi invariati i noli del primo quadrimestre.

Gli Ispettori dell'emigrazione infine si pronunciarono concordemente per la conferma dei noli stabiliti per il primo quadrimestre.

Il Commissariato, pertanto, considerato che nessuna nuova circostanza si era verificata dopo che esso ebbe a formulare le sue proposte pel primo quadrimestre 1903; che le condizioni di esercizio delle linee degli Stati Uniti si son fatte sempre migliori, come lo dimostra anche il fatto che alcuni vettori vi adibiscono piroscafi già destinati ad altre linee; che i noli attuali si sono, in pratica, dimostrati assai rimunerativi, tantochè alcuni vettori li hanno volontariamente ribassati; che nessun nuovo argomento hanno i vettori addotto a sostegno del primitivo loro assunto; è venuto alla conclusione che, in linea generale, i noli che esso era disposto ad approvare pel primo quadrimestre 1903 sarebbero stati equi anche per il secondo quadrimestre.

Senonchè, dovendosi tener conto dell'aumento della tassa d'entrata agli Stati Uniti, il Commissariato si mostrò disposto a consentire un aumento su quelle cifre, limitatamente però ai piroscafi buoni e mediocri. Potrà forse parere cosa ingiusta che, trattandosi di una tassa che colpisce l'emigrante, e non ha alcuna relazione con la qualità del piroscafo, si volesse negare il corrispondente aumento di nolo ai piroscafi delle ultime categorie. Ma giova riflettere che, secondo il suggerimento dato dal Consiglio dell'emigrazione col sopra ricordato ordine del giorno, il Commissariato deve cercar di fare un maggiore distacco nella misura dei noli fra i vapori buoni e i cattivi; e quindi il rifiuto del rimborso delle 5 lire a questi ultimi importa una riduzione di altre 5 lire sul nolo ad essi precedentemente assegnato; riduzione giustificata dalla deficiente velocità e manchevolezza di assetto.

Quanto all'America del Sud, il numero degli emigranti trasportati ha continuato a mantenersi in cifre modeste. Perciò il Commissariato ritenne che si potesse consentire un ulteriore aumento di 5 lire sui noli che esso avrebbe approvato per il primo quadrimestre. Un aumento maggiore non sarebbe apparso giustificato. È da considerare infatti che la passività o la scarsa produttività di una linea di navigazione può fare elevare i noli soltanto in certi limiti, determinati dalle condizioni generali del mercato. La diminuzione del traffico non potrebbe essere compensata soltanto dall'elevazione dei noli, ma da una riduzione nel numero dei viaggi; la quale riduzione tende a ristabilire l'equilibrio.

È altresì da notare che, sulla linea del Plata, vi è stato sempre un importante traffico di merci, su cui i vettori hanno fatto molto assegnamento. Ora gli scambi fra l'Italia e l'Argentina sono rimasti negli ultimi anni quasi invariati; anzi di recente si è avuto, nei porti del Plata, un aumento nei noli delle merci per l'Italia per la forte domanda di tonnellaggio causata dall'abbondante raccolta dei cereali.

Raffrontando i dati relativi alla navigazione fra i porti del Plata e quelli d'Italia, si rileva che i piroscafi dei vettori, che hanno patente, nel primo trimestre 1902, avevano complessivamente compiuto 17 viaggi dall'Italia al Plata; mentre, nell'eguale periodo del 1903, ne hanno compiuto 22. E tale aumento è tanto più notevole, in quanto i vettori, che prima battevano esclusivamente la linea dell'America del Sud, avevano chiesto di poter esercitare, nel primo quadrimestre del 1903, le linee dell'America del Nord.

Però, nonostante tale aumento nel numero delle partenze, la media di emigranti trasportati per ogni viaggio non è diminuita molto notevolmente, se si raffronta il primo trimestre 1902 collo stesso periodo del 1903. Nel prospetto seguente mettiamo in raffronto tali medie per ogni mese degli anni 1901 e 1902.

ANNI	MESI		
	gennaio	febbraio	marzo
1902	301	250	241
1903	214	201	241

Molto più sensibilmente invece è diminuita la media degli emigranti trasportati al Brasile in ogni viaggio, sempre per gli stessi periodi di tempo. Però è da tenere presente che, nel primo trimestre 1902, i vettori godevano ancora delle licenze speciali per il trasporto di emigranti a viaggio gratuito, così che la media di quel periodo è eccezionalmente alta; che il nolo pagato dal Governo brasiliano per ogni emigrante era di lire 125, cioè di circa un terzo inferiore all'attuale; e che, essendosi di molto ridotto il numero dei viaggi, mentre il traffico delle merci è rimasto pressochè invariato, è cresciuta la quantità di merci trasportate in ogni viaggio e quindi l'ammontare dei noli per il trasporto di merci.

Così che, in definitiva, parve al Commissariato che fosse equo consentire un aumento di lire 5 per la sola linea del Plata, in confronto ai noli che sarebbero stati approvati per il primo quadrimestre.

Il Commissariato comunicò pertanto ai vettori i noli che sarebbe stato disposto ad approvare (1) e cioè:

per l'*America del Nord:* noli quali sarebbero stati consentiti dal Commissariato pel quadrimestre che terminò col 30 aprile, aggiuntevi 5 lire per i vapori buoni e mediocri;

per il *Plata:* aumento di 5 lire sui noli che sarebbero stati approvati pel primo quadrimestre; il che in definitiva si risolveva nella conferma dei noli stabiliti dal Ministro degli affari esteri per il primo quadrimestre del 1903 col suo Decreto del 17 dicembre 1902;

(1) Vedasi l'allegato *B* a pag. 37.

per il *Brasile:* noli uguali a quelli che il Commissariato avrebbe approvato per il quadrimestre precedente.

Comunicate tali determinazioni ai vettori, con invito a dichiarare se intendevano ridurre le loro proposte nella misura indicata, risposero affermativamente la *Ligure-Brasiliana* per tutte le linee; *Ercole Saviotti* per il piroscafo *Regina Elena*, *Ottavio Zino* per la linea del Plata; *G. Fornari* per i piroscafi *Trojan Prince* e *Spartan Prince*, e la *Compagnie Générale Transatlantique* per tutti i suoi piroscafi. I noli proposti da questi vettori furono pertanto approvati dal Commissariato con decreto in data 7 aprile 1903 (1).

Per il rimanente, i vettori insistettero nelle loro richieste di aumento, riferendosi ai motivi d'indole generale addotti pel quadrimestre precedente e a qualche altro argomento speciale, riguardante l'apparente disparità di trattamento fatta ad alcuni piroscafi in confronto di altri.

Non è il caso di tornare sui primi punti, che furono ampiamente discussi nella relazione precedente e che sono anche riassunti nelle prime pagine della relazione presente. Quanto ai motivi d'indole speciale, l'*Anglo-Italiana*, la *Dominion Line*, la *Patria* e *G. Fornari* si sono lagnati che il nolo proposto per alcuni dei loro piroscafi fosse inferiore a quello di altri piroscafi aventi la stessa velocità. Ora è da avvertire che il Commissariato, nell'assegnare i noli, non tiene conto soltanto della velocità, ma di tutte quelle altre circostanze e condizioni di assetto, di adattamento interno, di trattamento igienico ed alimentare, che concorrono a costituire la bontà o meno del trasporto per gli emigranti. Così, ad esempio, se per il *Neapolitan Prince* si è proposto un nolo inferiore di 10 lire a quello assegnato al *Sicilian Prince* dello stesso vettore ed ai piroscafi dello stesso tipo di altri vettori, ciò è dovuto al fatto che, nei viaggi fatti finora, il *Neapolitan Prince* ha dato luogo a gravi rimarchi. Così pure, se per i due piroscafi della *Dominion Line*, *Commonwealth* e *New England*, si è assegnato un nolo più basso di cinque lire, in confronto a quelli di altri

(1) Il decreto del Commissariato è riprodotto a pag. 8.

vettori, non è perchè sieno di qualità nautiche inferiori, ma perchè il servizio di quella Compagnia diede luogo a serie e ripetute lagnanze, specialmente per quanto riguarda lo sbarco di emigranti italiani a Boston ed il loro trasporto per ferrovia a Nuova York che fa parte del viaggio.

Il Commissariato, pertanto, non ritenendo attendibili le obbiezioni dei vettori, mantenne ferme le sue determinazioni.

Furono allora inviati tutti gli atti, come dispone l'articolo 14 della legge, al Consiglio superiore di Marina, il quale, tenuto conto delle ragioni svolte dal Commissariato e degli argomenti addotti dai vettori, venne alle seguenti conclusioni:

Premesso che, per la determinazione dei noli per il secondo quadrimestre del 1903, fossero da prendere come punto di partenza i noli stabiliti dal Ministro degli affari esteri per il primo quadrimestre, opinò che, per la linea degli Stati Uniti, dovesse darsi a tutti i piroscafi un aumento di cinque lire sui noli fissati per il primo quadrimestre, in vista dell'aumento della tassa di entrata nell'Unione americana, e che sulla linea del Plata dovesse consentirsi, attesa la maggiore durata del percorso, qualche ulteriore aumento per i piroscafi migliori (1).

Il Ministro degli affari esteri, tenuto conto di questo parere del Consiglio superiore, ed esaminati gli atti, fissò i noli per il secondo quadrimestre nella misura indicata nel Decreto ministeriale del 15 aprile 1903 (2).

32

(1) Il parere del Consiglio superiore di Marina è riprodotto integralmente nell'allegato *D* a pag. 50.

(2) Il Decreto del Ministro degli affari esteri è riprodotto a pag. 3.

ALLEGATO **A.**

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto

Bueno[s]

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Italia	Puglia	Amburghese Americana
Genova	200. »	200. »	200. »	170. »	»
Napoli	200. »	200. »	200. »	170. »	»
Messina	200. »	200. »	210. »	180. »	»
Catania	200. »	200. »	210. »	180. »	»
Palermo	200. »	200. »	210. »	180. »	»
Barcellona (1)	205. »	205. »	205. »	»	»
Vigo (1)	»	»	»	»	20[illegible] »
Cadice (1)	»	»	»	»	»
Malaga (1)	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	225. »
Bordeaux	»	»	»	»	»
La Pallice	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	225. »
Brema	»	»	»	»	»
Anversa	»	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato)	197.50	197.50	»	»	»
Da Messina o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	207.50	207.50	185. »	»	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera italiana di commercio ed arti di Buenos Aires

RELAZIONE

dei passeggeri di 3ª classe (gennaio e febbraio 1903).

Aires.

Transatlantica di Barcellona	A. Folch e C.	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd
180. »	170. »	180. »	»	»	»	»
180 »	170. »	180. »	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
180. »	170. »	»	»	»	»	»
180. »	175. »	»	202. »	200. »	200. »	150. »
180. »	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	»	»	»		»
»	160. »	180. »	»	»	»	»
»	»	»	»	227 25	»	»
»	»	»	»	»	185. »	»
»	»	»	202. »	»	»	»
»	»	»	227.25	»	»	»
»	»	»	»	227.25	»	225. »
»	»	»	202. »	»	150. »	»
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	252.50	»	200. »
177 50	»	177.50	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»

(1) Pei porti della Spagna si pagano 5 lire in più per diritti dovuti al Governo spagnuolo.

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana — Rapidi	Navigazione Generale Italiana — Commerciali	La Veloce — Rapidi	La Veloce — Commerciali	Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburghese Sud-Americana	Transports Maritimes	Puglia	Gelidense
Barcellona	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Marsiglia	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Genova	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Napoli	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160	160

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana — Rapidi	Navigazione Generale Italiana — Commerciali	La Veloce — Rapidi	La Veloce — Commerciali	Lloyd Austriaco	Royal Mail	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Sud Americana	Messageries Maritimes	Ligure Brasiliana	Transports Maritimes	Ottavio Zino
Fiume	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Trieste	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	200	157	187	»	»	»	»
Vigo	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	(1) 234	»	»	»	»
Buenos Aires	»	»	»	»	»	»	»	»	106.25	»	»	»
Genova	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Napoli	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Marsiglia	180	160	180	160	»	»	»	»	»	160	150	150
Barcellona	185	165	185	165	»	»	»	»	»	165	155	155
Da Genova o Napoli a Santos (prepagato)	(2) 143	(2) 143	(2) 143	(2) 143	»	»	»	»	»	(2) 143	(2) 143	(2) 143

Nota. — Oltre i prezzi suindicati, i passeggieri devono pagare una tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano.

(1) Calcolando la lira sterlina in ragione di lire ital. 25.25.

(2) Compresa la tassa di fr. 8 imposta dalla legge italiana sull'emigrazione.

Le cifre suddette si riferiscono al quadrimestre precedente. Non sono fino ad ora pervenute al Commissariato notizie più recenti.

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Italia	Messageries Maritimes	Royal Mail	Pacific Steam Navigation	Amburghese Sud-Americana	Ottavio Zino	Transports Maritimes
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Marsiglia	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Genova	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Napoli	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Barcellona	»	»	»	»	»	175	»	»	»	»	»	140
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	169	162	162	137	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (biglietto di chiamata)	143	143	143	143	143	»	»	»	»	»	143	135

Nota. — Le cifre suddette si riferiscono al quadrimestre precedente. Non sono fino ad ora pervenute al Commissariato notizie più recenti.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Chargeurs Réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.25	»	»
Anversa	»	»	»	»	180. »	»
Brema	»	»	»	»	180. »	»
Amburgo	»	»	»	»	180. »	227.25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.25

Nota. — A tutti i prezzi sopraindicati è da aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggiero di 3ª classe imbarcato.

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Liverpool	202. »	»	»
Lisbona	126.25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Vi è di più una sopratassa locale di circa 6 lire per ogni biglietto di 3ª classe. Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi, colla sopratassa indicata.

La Guayra.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice	175	»
Barcellona	175	»
Genova	175	»
Napoli	175	»
Marsiglia	175	130
Da Genova o Napoli a La Guayra (prepagato)	175	»
Da Marsiglia a La Guayra (prepagato)	»	175

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice	150	»
Barcellona	150	»
Genova	150	»
Marsiglia	»	175

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	Norddeutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.
Genova	190	»	»	»
Barcellona	165	»	»	165
Cadice	165	»	»	150
Corua	150	160	150	150
Santander	150	160	»	150
Canarie	»	»	»	150
Brema	»	»	170	»

Nota. — I prezzi sono stabiliti in libera concorrenza e sono fissi tutto l'anno.
Tutte le Compagnie di navigazione vendono biglietti di chiamata (prepagati) agli stessi prezzi suindicati.

3/4

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	Anglo Italiana	La Patria
Genova	195.70	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40	185.40	185.40

Nota. — I prezzi in lire italiane sono calcolati al cambio del dollaro a lire 5.15.

Philadelphia.

DESTINAZIONI	Red Star Line	North German Lloyd
Anversa	180.25	»
Brema	»	210

Nuova York.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		Anglo-Italiana (Anchor Line)		Saviotti (Fabre)		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	G. Fornari (Prince Line)	Compagnie Générale Transatlantique
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali				
Genova	175.10	154.50	154.50	144.20	169.95	144.20	164.80	154.50	175.10	154.50	139.05	180.25
Napoli	175.10	154 50	154.50	144.20	169.95	144.20	164.80	154.50	175.10	154 50	139.05	180.25
Palermo	185.40	164.80	164.80	151.50	180.25	154.50	175.10	164.80	185.40	164.80	149.35	»
Messina	185.40	161.80	164.80	154.50	180.25	154.50	175.10	161.80	185.40	164.80	149.35	»
Havre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	164.80
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:												
Genova	172.55	157.10	164.80	149.35	157.10		146.80		180.25	146.80	146.80	203.70
Napoli	172.55	157.10	114.80	149.35	157.10		116.80		180.25	146 80	146.80	»
Palermo	172.55	157.10	164.80	119.35	167.40		146.80		190.55	157.10	146.80	»
Messina	182.85	167.40	175.10	159.65	167.40		157.10		190.55	157.10	157.10	»
Havre	»	»	»	»	»		»		»	»	»	167.40

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line		Cunard Line
	Rapidi	Commerciali	
Liverpool	144.20	144 20	144.20
Genova	175.10	154.50	»
Napoli	175.10	154.50	»
Palermo	185.40	164.80	»
Messina	185.40	164.80	»
Prepagati:			
Liverpool	142.90	142.90	142.90
Genova	180.25	146.78	»
Napoli	180.25	146.78	»
Palermo	180.25	146.78	»
Messina	190.55	157.07	»

Montreal.

DESTINAZIONI	Elder, Dempster & C.
Liverpool. . . { Vapori rapidi	131.35
Liverpool. . . { Id. commerciali	126.20
Anversa	175.10
Havre	149.35
Brema	185.40
Amburgo	180.25
Prepagati:	
Liverpool	136.47
Anversa	175.10
Havre	162.25
Brema	188. »
Amburgo	151.95

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

St. John e Halifax.

DESTINAZIONI	Allan Line		
	Andata		Ritorno
	Rapidi	Commerciali	
Liverpool	133.90	128.75	136.50
Anversa	164.80	164.80	175.10
Amburgo	180.25	180.25	»
Brema	185.40	185.40	»

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Allan Line	Anchor Line
Nuova York	137.50	137.50
Boston	137.50	137.50
Halifax	137.50	137.50
St. John (Canadà)	137.50	137.50
Quebec	137.50	137.50
Montreal	148. »	148. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Conard Line		American Line	Dominion Line	Beaver Line	Allan Line
	Commerciali	Celeri	Commerciali	Celeri				
Nuova York	143.75	130. »	143.75	150. »	137.50	»	»	»
Boston	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	(a) 143.75	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	137.50
St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	»	187.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	»	»
Montreal	»	»	»	»	»	147.92	»	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra. Notizie identiche ha comunicato il R. Consolato.

(a) I passeggieri possono andare da Boston a Nuova York, Philadelphia e Baltimora senza altra spesa.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	200. »
Buenos Aires	200. »	200. »
Rio de Janeiro	200. »	200. »
Santos	200. »	200. »
Bahia	200. »	200. »
Pernambuco	200. »	200. »
La Guayra	300. »	300. »
Sabanilla	300. »	300. »
Colon	300. »	300. »
Nuova York	150. »	150. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Amburghese Americana		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud Americana
	Celeri	Commerciali	Celeri	Commerciali	
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Rio de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	187.50	»	187.50	187.50
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	200. »
Manaos	»	225. »	»	»	225. »
a Guayra	»	262 50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Columbia	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	262.50	»	»	262 50
Avana	»	»	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	344.50	307. »	»	»	»
Nuova York	187.50	175. »	225. »	200. »	»
Boston (via Nuova York)	223.50	191. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	258.50	221. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York)	243. »	210.50	»	»	»

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Sud-Americana	Amburghese Americana	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line
Pernambuco	187.50	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	187.50	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	»	»	»	»	»
Montevideo	200. »	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	200. »	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	»	»	»
Manaos	»	225 »	»	»	»	»	»
La Guayra	»	»	262.50	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	»	262.50	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	262.50	»	»	»	»
Colon	»	»	262.50	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	262.50	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	175. »	»	»	»
Boston	»	»	»	»	(1) 175. »	»	(1) 175. »
Halifax	»	»	»	»	»	(1) 175. »	175. »
St. John	»	»	»	»	»	»	175. »
Quebec	»	»	»	»	»	»	175. »

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Gli emigranti provenienti da Anversa sono trasportati, sempre al medesimo prezzo, a Liverpool, e di lì a Boston.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American Line	Amburghese Americana
Montevideo	»	(1) 200
Buenos Aires	»	(1) 200
Rio de Janeiro	»	(1) 200
Nuova York	(1) 140	(1) 150
Halifax	»	(1) 150

(1) Compresa la commissione agli agenti.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	White Star Line	Chargeurs Réunis
Nuova York	175	175	»
Montevideo	»	»	150
Buenos Aires	»	»	150
Santos	»	»	150
Rio de Janeiro	»	»	150
Bahia	»	»	150
Pernambuco	»	»	150

Cherbourg.

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	Red Star Line	Royal Mail
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	»
Pernambuco	»	»	»	»	201.40
Bahia	»	»	»	»	226.60
Rio de Janeiro	»	»	»	»	226.60
Santos	»	»	»	»	226.60
Montevideo	»	»	»	»	226.60
Buenos Aires	»	»	»	»	226.60

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique
La Guayra	400
Puerto Cabello	400
Sabanilla	400
Colon	400
Vera Cruz	400
Avana	400

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	Da 200. » a 250. »
Buenos Aires	» 200. » » 250. »
Rio de Janeiro	» 187.50 » 237.50
Bahia	» 187.50 » 237.50
Pernambuco	» 187.50 » 237.50

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colon	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Booth Line	Amburghese Sud-Americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Ligure Brasiliana
Montevideo	160	160	160	»	»	»	»	»
Buenos Aires	160	160	160	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	128	128	128	»	116	116	116	»
Belem (Parà)	»	»	»	125	125	125	»	125
Manaos	»	»	»	170	170	170	»	170

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Pinillos, Izquierdo & C.
Montevideo	157.70	»
Buenos Aires	157.70	»
Vera Cruz	157.70	»
Avana	144.88	123.10
Nuova Orleans	»	296.15
Nuova York	144.88	»

Nota. — Ai prezzi sopraindicati, in lire italiane, devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	La Gelidense	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica Francese	Pinillos, Izquierdo & C.
Buenos Aires	150	150	150	150	»	190	»	»
Montevideo	150	150	150	150	»	190	»	»
Santos	150	150	»	»	»	»	150	»
Rio de Janeiro	150	150	»	150	»	»	150	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	150	»	»	»
Manaos	»	»	»	»	200	»	»	»
La Guayra	»	»	200	»	»	»	175	»
Puerto Cabello	»	»	200	»	»	»	175	»
Sabanilla	»	»	200	»	»	»	175	»
Colon	«	»	200	»	»	»	175	»
Vera Cruz	»	»	200	»	»	»	»	250
Avana	»	»	175	»	»	172	»	175

Nota. — Oltre il nolo, il passeggiero di 3ª classe deve pagare 5 *pesetas* per tassa governativa. Il passeggiero di 3ª classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 7.50 per tassa di sbarco a destinazione.

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique
Montevideo	160	170	»
Buenos Ayres	160	170	»
Rio de Janeiro	160	170	»
Santos	160	170	»
Bahia	160	»	»
Pernambuco	160	»	»
Belem (Parà)	160	»	»
Manaos	230	»	»
La Guayra	200	»	175
Puerto Cabello	200	»	175
Sabanilla	200	»	175
Colon	200	»	175
Vera Cruz	200	»	»
Avana	205	»	»
Nuova Orleans	310	»	»
Nuova York	182.50	»	»
Boston	202.50	»	»
Halifax	220	»	»
St. John (Canadà)	220	»	»
Quebec	220	»	»
Montreal	220	»	»

ALLEGATO B.

Noli stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 2° quadrimestre 1903 in confronto coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Linee degli Stati Uniti. (Da Genova o da Napoli a Nuova York)								
Navigazione Generale Italiana.								
Umbria	—	—	—	185	195	205	195	200
Sicilia	185	185	185	185	195	205	195	200
Sardegna	—	185	185	185	195	205	195	200
Liguria	185	185	185	185	195	205	195	200
Lombardia	185	185	185	185	195	205	195	200
Regina Margherita	—	—	—	—	195	205	195	200
Orione	—	—	—	—	195	205	195	200
Sirio	—	—	—	—	195	205	195	200
Perseo	—	—	—	—	195	205	195	200
Washington	—	—	—	175	185	195	185	190
Archimede	—	175	175	175	175	195	180	180
Marco Minghetti	—	—	—	175	175	195	180	180
Manilla	—	175	175	—	175	195	180	180
Piemonte	—	—	—	—	—	190	175	175
Etruria	—	—	—	—	—	190	—	—
La Veloce.								
Nord America	175	185	185	185	195	200	195	200
Savoia	—	185	—	—	195	200	195	200
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	200	195	200
Centro America	—	185	—	—	195	200	195	200
Venezuela	—	185	—	—	195	200	195	200
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	200	195	200
Città di Napoli	—	—	—	—	185	200	185	190
Città di Milano	—	175	175	175	175	190	180	180
Città di Genova	—	175	175	175	175	190	180	180
Città di Torino	185	175	175	175	175	190	180	180
Las Palmas	—	175	175	—	—	190	—	—

32

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

La Patria.								
Germania	—	—	—	—	—	195	190	195
Roma	—	—	—	180	185	195	185	190
Gallia	165	165	165	160	160	170	165	165
Patria	165	165	165	160	160	170	165	165
Massilia	—	165	165	160	150	160	150	150
Neustria	165	165	165	160	150	160	150	150
Anglo-Italiana.								
Calabria	175	165	165	160	160	175	170	170
Perugia	175	165	165	160	160	175	170	170
Algeria	—	165	165	150	150	160	150	150
Hesperia	—	165	165	150	145	160	145	145
Bolivia	165	165	165	150	145	160	145	145
Victoria	165	165	165	150	145	160	145	145
California	—	165	165	150	140	160	—	140
Karamania	165	165	165	150	140	160	—	—
Hamburg-Amerika Linie.								
Fürst Bismarck	210	190	—	1	—	—	—	—
Palatia	—	—	—	180	185	200	185	190
Phoenicia	—	—	—	180	185	200	185	190
Sicilia	165	165	—	160	145	—	—	—
Scotia	165	165	165	160	145	—	—	—
Georgia	165	165	—	155	140	—	—	—
Giuseppe Fornari.								
Sicilian Prince	—	—	—	(a)170	175	180	175	180
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	180	165	170
Trojan Prince	165	165	165	160	160	170	165	(b)165
Spartan Prince	165	165	165	160	160	170	165	(b)165
Tartar Prince	165	165	165	160	—	—	—	—

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.
(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Segue **Linee degli Stati Uniti.** (Da Genova o da Napoli a Nuova York)								
Ottavio Zino.								
Equità	—	—	165	160	160	180	165	165
Attività	—	—	165	160	160	180	165	165
Società Anonima Genovese.								
Governor	—	—	—	155	155	165	160	160
Norddeutscher Lloyd.								
Lahn	210	185	185	185	195	200	195	200
Trave	210	185	185	185	195	200	195	200
König Albert	—	—	—	—	—	200	195	200
Hohenzollern	210	185	185	185	195	200	195	200
Prinzess Irene	—	—	—	—	—	200	195	200
Neckar	—	—	—	—	195	—	—	—
Weimar	—	—	—	—	—	190	185	190
Gera	—	—	—	—	—	190	185	190
Compagnia Transatlantica di Barcellona.								
Buenos Aires	175	175	175	175	175	185	175	(a) 180
Leon XIII	—	175	175	175	175	185	175	180
Manuel Calvo	—	—	—	175	175	185	175	180
P. de Satrustegui	—	—	—	—	175	185	175	180
Montevideo	—	—	—	—	175	185	175	180
Montserrat	—	—	—	—	175	185	175	180
Italia.								
Ravenna	—	—	—	—	175	190	180	180
Toscana	—	—	—	—	175	190	180	180
La Plata	—	—	—	—	175	190	180	180
Antonina	—	—	—	—	175	190	180	180

(a) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo di L. 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di L. 225 per il viaggio Italia-Nuova York-Vera Cruz.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Segue **Linee degli Stati Uniti.**								
(Da Genova o da Napoli a Nuova York)								
Dominion Line. (Da Napoli a Boston).								
Commonwealth	—	190	190	190	(b)190	195	190	(c) 190
New England	—	190	190	190	(b)190	195	190	190
Vancouver	—	—	180	180	175	185	175	175
Cambroman	—	—	180	180	175	185	175	175
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a Nuova Orleans).								
Manilla	—	195	195	195	195	205	200	200
Washington	—	195	195	—	195	205	200	200
Archimede	—	195	195	—	195	205	200	200
Marco Minghetti	—	195	195	—	195	205	200	200
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	205	—	—
La Ligure Brasiliana.								
Re Umberto	—	—	—	—	—			
Rio Amazonas	—	—	—	—	—	170	165	(b)165
Minas	—	—	—	—	—			
Ercole Saviotti.								
Regina Elena	—	—	—	—	—	180	175	(b)175
Balilla	—	—	—	—	—	175	160	165
Comp. Génér. Transatlantique (Dall'Havre a Nuova York).								
Aquitaine	—	150	150	(a)148	(a)150	165	155	(a) 155
Bretagne	—	150	150	148	150	165	155	155
Champagne	—	150	150	148	150	165	155	155
Gascogne	—	150	150	148	150	165	155	155
Lorraine	—	150	150	148	150	165	155	155
Savoie	—	150	150	148	150	165	155	155
Touraine	—	150	150	148	150	165	155	155
Giacomo Rossi.								
San Gottardo	—	—	—	—	—	180	160	160

(a) I noli per la Compagnie Générale Transatlantique furono approvati dal Commissariato.
(b) Nolo approvato dal Commissariato.
(c) I noli stabiliti per il vettore Dominion Line comprendono il viaggio ferroviario da Boston a Nuova York per gli emigranti che ne facciano domanda.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Linee del Brasile. (Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)								
Navigazione Generale Italiana.								
Regina Margherita	—	—	160	—	180	200	175	180
Orione	—	160	160	—	180	200	175	180
Sirio	—	160	160	—	180	200	175	180
Perseo	—	160	160	—	180	200	175	180
Umbria	—	—	—	—	180	200	175	180
Sicilia	—	—	—	—	180	200	175	180
Sardegna	—	—	—	—	180	200	175	180
Liguria	—	—	—	—	180	200	175	180
Lombardia	—	—	—	—	180	200	175	180
Washington	165	160	160	160	170	190	165	170
Manilla	—	160	160	160	165	190	160	165
Archimede	—	—	—	—	165	190	160	165
Marco Minghetti	—	—	160	—	165	190	160	165
Piemonte	—	—	—	—	—	180	160	165
Etruria	—	—	—	—	—	180	160	165
Ottavio Zino.								
Equità	165	160	160	160	165	165	160	165
Attività	165	160	160	160	165	165	160	165
Transports maritimes à vapeur.								
Les Andes	165	160	160	160	165	200	160	165
Orléanais	165	160	160	160	165	200	160	165
Nivernais	165	160	160	160	165	200	160	165
Algérie	—	—	—	—	165	200	160	165
Aquitaine	—	—	—	—	165	200	160	165
Les Alpes	165	160	160	—	165	200	160	165
Provence	165	160	160	—	165	200	160	165
Italie	—	160	160	—	165	200	160	165
Espagne	—	160	160	—	165	200	160	165

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
La Veloce.								
Savoia	—	160	160	—	180	200	175	180
Nord America	—	160	160	—	180	190	175	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	180	190	175	180
Centro America	—	160	160	—	180	190	175	180
Venezuela	—	160	160	—	180	190	175	180
Duchessa di Genova	—	160	160	—	180	190	175	180
Città di Napoli	—	—	—	—	170	190	165	170
Città di Genova	170	160	160	—	165	180	160	165
Città di Milano	165	160	160	160	165	180	160	165
Las Palmas	175	160	160	—	165	180	160	165
Città di Torino	—	160	160	—	165	180	160	165
Piemonte	175	160	160	160	—	—	—	—
Etruria	—	160	160	160	—	—	—	—
Ligure Brasiliana.								
Re Umberto	165	160	160	160	(a) 160	160	160	(a) 160
Rio Amazonas	165	160	160	160	160	160	160	160
Minas	165	160	160	160	160	160	160	160
Colombo (Genova-Belem)	168	160	160	160	160	160	160	160
Colombo (Genova-Manaos)	208	185	185	185	(b) 185	185	185	(b) 185
Italia.								
Ravenna	—	—	—	—	165	190	160	165
Toscana	—	—	—	—	165	190	160	165
La Plata	—	—	—	—	165	190	160	165
Antonina	—	—	—	—	165	190	160	165
Giacomo Rossi.								
San Gottardo	—	—	—	—	—	170	155	155

(a) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono approvati dal Commissariato.

(b) Nolo da valere anche per i piroscafi Re Umberto, Rio Amazonas e Minas, sulla linea di Manaos.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Linea del Plata. (Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)								
Navigazione Generale Italiana.								
Regina Margherita	230	—	185	185	200	230	200	200
Orione	210	185	185	185	200	230	200	200
Sirio	210	185	185	185	200	230	200	200
Perseo	210	185	185	185	200	230	200	200
Umbria	—	—	—	—	200	230	200	200
Sicilia	—	—	—	—	200	230	200	200
Sardegna	—	—	—	—	200	230	200	200
Liguria	—	—	—	—	200	230	200	200
Lombardia	—	—	—	—	200	230	200	200
Washington	—	—	—	170	190	200	190	190
Marco Minghetti	—	—	—	—	185	200	185	185
Manilla	—	170	170	—	185	200	185	185
Archimede	—	—	—	—	185	200	185	185
Piemonte	—	—	—	—	—	200	—	—
Etruria	—	—	—	—	—	200	—	—
Italia.								
Ravenna	200	170	175	175	185	210	185	185
Toscana	190	170	175	175	185	210	185	185
La Plata	200	170	175	175	185	210	185	185
Antonina	200	170	175	175	185	210	185	185
La Veloce.								
Savoia	210	185	185	185	200	230	200	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	200	210	200	200
Centro America	210	185	185	185	200	210	200	200
Venezuela	210	185	185	185	200	210	200	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	200	210	200	200
Nord America	—	185	185	—	200	210	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	190	210	190	190
Città di Milano	190	170	170	170	185	200	185	185
Città di Genova	190	170	170	170	185	200	185	185
Città di Torino	—	170	170	—	185	200	185	185
Las Palmas	—	—	—	—	—	200	—	—

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Segue **Linea del Plata.**								
(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)								
Ottavio Zino.								
Equità	—	—	—	(a) 165	175	175	175	(b) 175
Attività	—	—	—	(a) 165	175	175	175	(b) 175
Società Anonima Genovese.								
Governor	—	—	—	—	170	175	170	170
Transports maritimes à vapeur.								
Espagne	190	170	170	170	180	200	180	180
Italie	190	170	170	170	180	200	180	180
Provence	190	170	170	170	180	200	180	180
Les Alpes	190	170	170	170	180	200	180	180
Les Andes	190	170	170	170	180	200	180	180
Algérie	—	—	—	—	180	200	180	180
Aquitaine	—	—	—	—	180	200	180	180
France	150	170	—	—	180	200	180	180
Compagnia Transatlantica di Barcellona.								
Leon XIII	190	170	170	170	180	200	180	180
Buenos Aires	—	170	170	—	180	200	180	180
Manuel Calvo	—	—	—	—	180	200	180	180
P. de Satrustegui	—	—	—	170	180	200	180	180
Montevideo	—	—	—	—	180	200	180	180
Montserrat	—	—	—	—	180	200	180	180
Giacomo Rossi.								
San Gottardo	—	—	—	—	—	185	170	170

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.
(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903

Linea del Centro America.

Transatlantica di Barcellona.								
Leon XIII	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Buenos Aires	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Manuel Calvo	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
P. de Satrustegui	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Montevideo	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Montserrat	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195

(a) Tali noli furono proposti per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra la Società propose un nolo di L. 225.

(b) Noli che il Commissariato avrebbe approvato per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra sarebbe stato disposto ad approvare un nolo di L. 200.

(c) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

ALLEGATO C.

Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di gennaio, febbraio e marzo 1903 (1).

Gennaio.

Vettori	Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli proposti dal vettore	Noli fissati dal Ministro degli Esteri	Noli praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana	Sicilia	Genova	Nuova York	200	195	190 *
	Sirio	Id.	Plata	230	200	195 *
	Lombardia	Id.	Nuova York	200	195	190 *
	Manilla	Palermo	Nuova Orleans	200	195	195
	Orione	Genova	Plata	230	200	195 *
La Veloce	Nord America	Genova	Nuova York	195	195	185 *
	Duca di Galliera	Id.	Plata	210	200	195 *
	Las Palmas	Id.	Brasile	180	165	160 *
	Centro America	Id.	Plata	210	200	200
	Città di Napoli	Id.	Nuova York	195	185	175 *
La Patria	Massilia	Napoli	Nuova York	165	150	150
	Gallia	Id.	Id.	165	160	160
Anglo-Italiana	Algeria	Napoli	Nuova York	160	150	150
	Perugia	Id.	Id.	170	160	160
Hamburg-Amerika Linie	Phoenicia	Genova	Nuova York	200	185	185
G. Fornari	Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	175	175	175
	Neapolitan Prince	Id.	Id.	175	175	175
Norddeutscher Lloyd	Lahn	Genova	Nuova York	195	195	195
	Trave	Id.	Id.	195	195	195
Transatlantica di Barcellona	Buenos Aires	Genova	Centro America	200	195	190 *
	Montserrat	Id.	Nuova York	185	175	165 *
	P. de Satrustegui	Id.	Plata	»	180	175 *
Italia	Antonina	Genova	Plata	210	185	185
	La Plata	Id.	Id.	210	185	185
	Ravenna	Id.	Nuova York	190	175	175
Ligure Brasiliana	Colombo	Genova	Brasile – Parà	»	160	160
			Brasile – Manaos	»	185	185
	Rio Amazonas	Id.	Brasile	180	160	160
Transports Maritimes	France	Genova	Plata	»	180	175 *
	Espagne	Id.	Id.	200	180	175 *
	Italie	Id.	Brasile	200	165	160 *
Dominion Line	Cambroman	Genova	Boston	180	175	175
	Commonwealth	Napoli	Id.	190	190	190

(1) Nel presente prospetto non sono comprese le tre partenze avvenute durante il primo bimestre 1903 per regioni poco frequentate dall'emigrazione italiana (porti del Pacifico e Pernambuco).
Sono segnati con asterisco i noli effettivamente praticati, inferiori ai noli massimi fissati dal Ministro o approvati dal Commissariato per il primo quadrimestre 1903.

Febbraio.

Vettori	Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli proposti dal vettore	Noli fissati dal Ministro degli Esteri	Noli praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana	Sardegna	Genova	Nuova York	200	195	190 *
	Umbria	Id.	Plata	230	200	200
	Liguria	Id.	Nuova York	200	195	190 *
	Sicilia	Id.	Id.	200	195	190 *
	Perseo	Id.	Plata	230	200	200
	Washington	Id.	Nuova York	190	185	175 *
La Veloce	Duchessa di Genova	Genova	Plata	210	200	200
	Città di Milano	Id.	Nuova York	185	175	165 *
	Città di Genova	Id.	Brasile	180	165	160 *
	Venezuela	Id.	Plata	210	200	200
	Città di Torino	Id.	Nuova York	185	175	175
La Patria	Roma	Napoli	Nuova York	185	185	185
	Patria	Id.	Id.	165	160	160
Anglo Italiana	Victoria	Napoli	Nuova York	160	145	145
	Karamania	Palermo	Id.	160	140	140
	Calabria	Napoli	Id.	170	160	160
Hamburg-Amerika Linie	Palatia	Genova	Nuova York	200	185	185
	Phoenicia	Id.	Id	200	185	185
G. Fornari	Trojan Prince	Napoli	Nuova York	165	160	160
Norddeutscher Lloyd	Lahn	Genova	Nuova York	195	195	195
	Weimar	Id.	Id.	»	»	180
Transatlantica di Barcellona	Manuel Calvo	Genova	Centro America	200	195	195
	Leon XIII	Id.	Nnova York	185	175	165 *
O. Zino	Equità	Genova	Nuova York	180	160	155 *
	Attività	Id.	Id.	180	160	160
Italia	Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ligure Brasiliana	Minas	Genova	Brasile	180	160	160
Transports Maritimes	Aquitaine	Genova	Plata	200	180	180
	Les Alpes	Id.	Brasile	200	165	160 *
Dominion Line	Vancouver	Genova	Boston	180	175	175
	New England	Napoli	Id.	190	190	190
	Cambroman	Genova	Id.	180	175	175
Società Anonima Genovese	Governor	Genova	Plata	180	170	170

Marzo.

Vettori	Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli proposti dal vettore	Noli fissati dal Ministro degli Esteri	Noli praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana	Lombardia.	Genova	Nuova York.	200	195	190 *
	Sirio.	Id.	Plata	230	200	200
	Archimede.	Id.	Nuova York.	190	175	175
	Piemonte	Id.	Id.	»	»	180
	Liguria	Napoli	Id.	200	195	195
	Marco Minghetti . .	Genova	Id.	190	175	180
La Veloce	Nord America. . . .	Genova	Nuova York.	195	195	190 *
	Savoia.	Id.	Plata	230	200	200
	Las Palmas.	Id.	Brasile.	180	165	160 *
	Città di Napoli . . .	Id.	Nuova York.	195	185	190
	Centro America. . .	Id.	Plata	210	200	185 *
	Duca di Galliera. . .	Id.	Nuova York.	195	195	195
	Città di Milano . . .	Id.	Id.	185	175	175
La Patria.	Massilia.	Napoli	Nuova York.	165	150	150
	Neustria.	Id.	Id.	165	150	150
	Roma	Id.	Id.	185	185	185
	Germania	Id.	Id.	»	»	190
Anglo Italiana	Hesperia.	Palermo	Nuova York.	160	145	145
	Bolivia.	Napoli	Id.	160	145	145
	Perugia	Id.	Id.	170	160	165
	Algeria	Palermo	Id.	160	150	155
Hamburg-Amerika Linie . . .	Palatia.	Genova	Nuova York.	200	185	190
	Moltke.	Napoli	Id.	»	»	195
G. Fornari	Sicilian Prince . . .	Napoli	Nuova York.	175	175	175
	Neapolitan Prince. .	Id.	Id.	175	175	180

Segue **Marzo.**

Vettori	Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli		
				proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dai vettori
Norddeutscher Lloyd	Neckar	Napoli	Nuova York	»	195	195
	Trave	Genova	Id.	195	195	200
	Gera	Id.	Id.	»	»	185
O. Zino	Equità	Genova	Nuova York	180	160	165
Italia	Antonina	Genova	Plata	210	185	185
	Ravenna	Id.	Nuova York	190	175	175
	La Plata	Id.	Plata	210	185	185
Ligure-Brasiliana	Re Umberto	Genova	Brasile	180	160	160
	Colombo	Id.	Brasile . . Parà	»	160	160
			Brasile . . Manaos	»	185	185
	Rio Amazonas	Id.	Brasile	180	160	160
Transatlantica di Barcellona	Montevideo	Genova	Centro America	200	195	195
	Buenos Aires	Id.	Nuova York	185	175	180
	P. de Satrustegui	Id.	Plata	»	180	165 *
Transports Maritimes	France	Genova	Plata	»	180	180
	Provence	Id.	Plata	200	180	180
	Espagne	Id.	Brasile	200	165	160 *
Dominion Line	Commonwealth	Napoli	Boston	190	190	190
	New England	Id.	Id.	190	190	195
	Vancouver	Genova	Id.	180	175	175
E. Saviotti	Regina Elena	Napoli	Nuova York	»	»	170
	Balilla	Genova	Id.	»	»	165

ALLEGATO D.

Parere del Consiglio superiore di marina dato nell'adunanza dell'11 aprile 1903, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti, nel 2° quadrimestre 1903.

Presenti: Vice Ammiraglio GUALTERIO, Vice Presidente — Ispettore generale del genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Contr'Ammiraglio DI BROCCHETTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Ispettore delle capitanerie di porto, direttore generale della marina mercantile FIORITO, membro straordinario.

Determinazione dei noli per il trasporto di emigranti durante il secondo quadrimestre 1903.

Presa conoscenza della nota, con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, è chiamato a pronunziarsi circa la misura dei noli massimi da stabilirsi per il secondo quadrimestre del corrente anno, essendo accaduto, come già pei quadrimestri scorsi, che dal Commissariato dell'emigrazione non furono approvate le relative proposte dei vettori, e che questi hanno, salvo poche eccezioni, insistito nelle loro domande, anche dopo le controproposte del Commissariato;

Udita lettura dell'allegata relazione;

Vista la precedente deliberazione in data 13 dicembre 1902, e tenuti presenti i criteri sanciti con la medesima in ordine ai vari aspetti sotto cui, secondo l'opinione del Consiglio, dovrebbe essere considerata la questione, e principalmente che i noli da approvarsi non costituiscono una tariffa rigorosa, ma soltanto un massimo oltre il quale i vettori non possono spingere le loro pretese;

Il Consiglio, per non tornare su controversie già esaurite, è d'avviso che per la determinazione dei noli pel prossimo quadrimestre sarebbe opportuno prendere come punto di partenza quelli fissati dal Ministero degli affari esteri pel quadrimestre in corso.

Ritenuto quindi che, per le considerazioni svolte dal relatore, non vi sarebbero ragioni sufficienti per variare, durante il prossimo quadrimestre, i noli come sopra stabiliti pel quadrimestre in corso, all'infuori di quella che si riferisce ai nuovi aggravi portati dalla legge sull'immigrazione agli Stati Uniti, vale a dire all'aumento di tassa di un dollaro per ogni emigrante;

Visto che per tale motivo è già stato dal Commissariato stesso concesso un aumento di lire 5 sui noli per le linee che fanno capo ai detti Stati nel corso di questo quadrimestre, e ritenuto che non sarebbe il caso di limitare siffatto aumento ad alcune classi di piroscafi soltanto, come ora il Commissariato proporrebbe, poichè la tassa è pagata da tutti;

Che anzi l'aumento di lire 5 non rappresenta l'esatto rimborso della maggiore spesa a cui deve sottostare il vettore, sia per la differenza nel valore della moneta, sia perchè la detta tassa viene pagata per testa, cioè tanto per gli adulti quanto per i ragazzi, laddove il vettore percepisce il nolo intero soltanto per gli adulti;

Ritenuto d'altro canto che, conformemente al parere già espresso nella citata adunanza, nello stabilire i noli è da tenersi presente che è equo di accordare una maggiore retribuzione per le linee di maggior percorso;

Il Consiglio, associandosi alle proposte del relatore, esprime parere che il nolo per il trasporto degli emigranti durante il secondo quadrimestre 1903 sia in massima stabilito come segue:

a) per le linee degli Stati Uniti: uguale a quello fissato pel quadrimestre in corso coll'aumento di lire 5, ed anche di somma alquanto maggiore pei piroscafi migliori;

b) per le linee del Brasile: uguale a quello del quadrimestre in corso;

c) per le linee del Plata e del Centro America: uguale a quello del quadrimestre in corso, con qualche aumento pei vapori migliori, attesa la maggior durata del viaggio.

In quanto poi ai reclami avanzati da alcuni vettori pel diverso trattamento che sarebbe stato loro usato, in confronto di altri, nello stabilire i noli pei singoli piroscafi, il Consiglio non può pronunciarsi, mancandogli gli elementi necessari per farlo. Tuttavia, associandosi anche in questa parte alle conclusioni del relatore, esprime il voto che i detti reclami siano presi in esame, allo scopo di eliminare le lamentate disparità di trattamento fra i diversi vettori, sempre quando tali differenze non risultino convenientemente giustificate dalle condizioni di velocità, tonnellaggio e assetto dei piroscafi e dal trattamento igienico e di vitto fatto a bordo dei medesimi agli emigranti.

Firmati: Sanguineti, Guerci, Fiorito, Di Brocchetti, Martinez, Gualterio.

92

LA COLONIZZAZIONE E LE COLONIE ITALIANE NEL MESSICO

Relazione del cav. EGISTO ROSSI,
commissario dell'emigrazione in missione.

Nuova York, 15 febbraio 1903.

Arrivato nella capitale del Messico il 15 dello scorso novembre, mi recai nello stesso giorno dal R. Ministro d'Italia, conte G. C. Vinci, al quale spiegai lo scopo della mia missione, cioè di studiare d'accordo col Governo messicano, il quale per mezzo del suo Ministro a Roma ne fece formale richiesta al Commissariato dell'emigrazione, i mezzi più idonei a stabilire nuove colonie italiane in quella Repubblica, il cui bisogno d'immigrazione diviene ogni giorno più imperioso, non solo nelle numerose sue *haciendas*, fabbriche e miniere, ma anche nelle città, distretti, villaggi, per costruzioni edilizie e ferroviarie, lo sviluppo delle quali procede di pari passo coll'aumento della popolazione.

Dalle interviste che il nostro R. Rappresentante mi procurò sollecitamente col signor J. Y. Limantour, Ministro delle finanze, e col signor L. Fernandez, Ministro di agricoltura, fui lieto di poter subito constatare il vivo, quanto sincero desiderio del Governo messicano di fare nuovi tentativi di colonizzazione con famiglie italiane; e questa volta non più a mezzo dei soliti intermediari, gli agenti di emigrazione, che il signor Limantour mi definì i guastamestieri di tutte le imprese coloniali, ma d'intelligenza e d'accordo col Governo italiano, al quale la nuova legge sull'emigrazione ne dà i mezzi e l'autorità.

Le nostre prime discussioni caddero naturalmente sul *modus operandi* per raggiungere presto e bene il nostro scopo. E in una seduta, alla quale intervenne anche il nostro R. Rappresentante, conte Vinci, fu stabilito di comune accordo il seguente piano:

ch'io, cioè, visitassi anzitutto le colonie agricole italiane già stabilite e alcuni degli Stati messicani più indicati per la nostra emigrazione, affinchè potessi subito farmi un'idea delle condizioni attuali di quelle nostre colonie, e in generale della colonizzazione nel Messico; e che, al mio ritorno, profittando anche delle impressioni ed esperienze del mio viaggio d'ispezione, si determinassero le principali questioni da trattare, senza prendere, pel momento alcun impegno definitivo.

Ristretto in questi termini lo scopo della mia missione, non tardai ad intraprendere il viaggio propostomi. A tal uopo il Ministro di agricoltura, signor Fernandez, mi muniva di lettere di raccomandazione per alcuni Governatori degli Stati, in cui intendevo recarmi, nonchè di un biglietto di libera circolazione sulle ferrovie Interoceanica e Messicana-Centrale.

Prima di partire pel mio viaggio di ispezione, chiesi al Ministro di agricoltura, da cui dipende il Dipartimento Coloniale, se si poteva darmi qualche notizia ufficiale, attendibile, circa le origini delle nostre colonie, e circa le fasi e vicende per cui esse sono passate dall'epoca nella quale vennero fondate, fino ai nostri giorni. Alla prima di queste domande si rispose, dandomi informazioni abbastanza soddisfacenti, e che qui riassumo dal breve *Memorandum* relativo alla *Colonizacion italiana en Mexico* che il Governo messicano mi procurò. Ma circa la seconda parte, che è la più importante, non seppero dirmi niente di positivo. Ragione questa di più, per andare in persona a visitare le nostre colonie.

Seppi dunque al Ministero di agricoltura che dette colonie, in numero di 6, vennero fondate dal Governo messicano negli anni 1881-83, in seguito a tre contratti, stipulati con agenti di emigrazione in Italia, e, cioè, uno col signor Francesco Rizzo di Genova, che porta la data del 5 ottobre 1881, e gli altri due colla Casa Rovatti e C° di Livorno, del 22 marzo e del 6 dicembre 1882.

Neppure potei sapere precisamente al detto Ministero quali fossero le condizioni di questi contratti rispetto agli agenti, agli emigranti e al Governo. So soltanto, avendolo appreso dalla bocca

degli stessi coloni, che le dette agenzie fecero pagare agli emigranti per il trasporto dai porti di Genova e Livorno a Vera Cruz lire 85 in oro per posto intero, e in proporzione pei mezzi posti, non senza però qualche abuso, per cui a non pochi di essi fu fatto pagare molto di più. Così, almeno, mi si affermò.

In adempimento di questi contratti e per collocare le nuove famiglie convenientemente, il Governo messicano acquistò allora le tenute (*haciendas*) di Barret e Temilpa nello Stato di Morelos; quelle di Mazatepec, Chipilos, e Tenamantla nello Stato di Puebla; la tenuta, detta Ojo de Leon, nello Stato di San Luis Potosi, nonchè i terreni di Aldana e Natividaz, adiacenti alla Scuola di agricoltura nel distretto federale; un totale di 22,458 ettari, pei quali il detto Governo pagò la somma di *pesos* 169,988 ai rispettivi proprietari.

Il 17 ottobre del 1881 arrivò a Vera Cruz la prima spedizione di famiglie italiane col vapore *Atlantics* per conto della Casa Rovatti anzidetta. Un assieme di 48 famiglie, tutte dell'Alta Italia, che vennero destinate alla *hacienda* di Huatusco, a cui, dopo, fu dato il nome di Colonia Manuel Gonzalez.

Il 27 gennaio del 1882, ossia circa tre mesi dopo, arrivò a Vera Cruz la seconda spedizione, composta di 55 famiglie, parimente dell'Alta Italia, a bordo del vapore *Casus*, contrattate dallo agente signor Rizzo, e destinate dal Governo messicano alle tenute (*haciendas*) di Barret e Temilpa nello Stato di Morelos, con cui si formò la Colonia Porfirio Diaz.

Il 25 del successivo febbraio arrivò a Vera Cruz la terza spedizione col vapore *Messico*, a bordo del quale, arruolati dagli stessi agenti Rovatti e Rizzo, si trovavano circa 1200 emigranti, in gran parte lombardi, liguri, veneti e trentini. Di questo nuovo contingente, 404 vennero aggiunti alla Colonia Porfirio Diaz; 384 furono destinati all'*hacienda* di Mazatepec (Stato di Puebla) e presero il nome di Colonia Carlos Pacheco, in onore del Ministro dell'agricoltura d'allora, a cui più specialmente è dovuta l'iniziativa di tale Colonia, collocata in terreni che gli appartenevano, e che furono

venduti da esso al Governo messicano appunto per collocarvi le nuove famiglie. Il rimanente, ossia 410, furono mandati nella tenuta cosidetta " Ojo de Leon „ nello Stato di San Luis Potosi.

Il 25 di settembre dello stesso anno (1882) arrivò a Vera Cruz l'ultima spedizione col vapore *Atlantics*, a bordo del quale, arruolati dall'agente Rizzo anzidetto, si trovavano 650 emigranti, formanti un insieme di 58 famiglie. Di queste, 38, ossia 424 persone, vennero destinate alla tenuta di Chepilos e Tenamantla nello Stato di Puebla, formando con esse la Colonia Fernandez Leal, oggi più nota sotto il nome Mina Xavier; altre 19 famiglie (un totale di 219 persone) andarono ad aumentare la Colonia già menzionata di Manuel Gonzalez in Huatusco; e la rimanente famiglia, composta di 13 individui (1), venne collocata nei terreni adiacenti alla Scuola nazionale di agricoltura del Distretto federale. Ad essa, in seguito, si aggiunsero dal Governo altre famiglie, che al loro arrivo, essendo malate, erano restate negli ospedali, e poi altre tolte dalle tenute a cui erano state inviate. Si formò così un nucleo di 26 famiglie nei terreni anzidetti, a cui venne dato il nome di " Colonia modelo de Aldana „; essa è oggi la più prospera di tutte.

Ricapitolando i rispettivi contingenti di queste quattro spedizioni, eseguite dagli agenti Rovatti e Rizzo in adempimento dei loro contratti col Governo, si ha che il totale degli emigranti italiani trasportati da essi fu, nei due anni indicati, di 2581, con cui si fondarono le sei Colonie anzidette, che descriverò ora brevemente (2).

---

(1) In questo, come in altri casi, s'intendono compresi nella famiglia anche i parenti in primo e secondo grado, che gli agenti di emigrazione sogliono non di rado classificare sotto lo stesso cognome o casato.

(2) In tre di queste nostre Colonie, e cioè quelle di Aldana, Fernandez Leal e Carlos Pacheco, ebbi l'onore di essere accompagnato da S. E. il conte Vinci, al quale mi è grato fin d'ora poter rendere qui le mie sentite grazie pel suo vivo interessamento alla mia missione, nonchè pei suoi buoni uffici presso il Governo, dirette a facilitarmene il compimento.

I. — **Colonia Aldana.**

Questa Colonia trovasi, come già accennai, nel Distretto federale, nella località detta Atzacapotzalco, a circa tre miglia dalla città di Messico. In origine, si componeva di 26 famiglie, principalmente del Veneto, alle quali vennero concessi dal Governo 4 ettari e mezzo di terreno per ciascuna. Toccarono loro i peggiori terreni; ma viceversa la loro vicinanza alla capitale rendeva i terreni stessi fin d'allora molto superiori in valore ai migliori, che furono dati alle altre Colonie.

Quei terreni, oltre ad essere in gran parte infiltrati di salnitro, erano anche attraversati qua e là da paludi e pantani. Quei bravi coloni dovettero cominciare col prosciugarli, mediante fognature, canali, argini, opera faticosissima, specie nella stagione delle pioggie. Il Governo messicano accordò loro per due anni una *peseta* al giorno per ogni adulto, e mezza *peseta* pei ragazzi sotto i 12 anni, affinchè potessero accudire a tale penosa impresa, senza morir di fame. Dopo aver lavorato tutto il giorno alla campagna, erano costretti a venire in città a passare la notte. Ci vollero parecchi mesi prima di potere piantare le tende in mezzo alla Colonia, costruirvi capanne, o poveri tuguri. Ma *perseverando vincitur;* e le paludi essiccate formano oggi delle belle praterie, dove pascolano numerose mandre, proprietà dei nostri coloni, e dove intorno alle case di pietre e di mattoni si estendono a perdita d'occhio campi di maiz e di *alfalfa* (erba medica) e di biade.

Non tutti naturalmente poterono resistere all'improbo lavoro del prosciugamento. Alcuni morirono, altri emigrarono altrove. Ma i superstiti raccolgono oggi il frutto della loro costanza ed abnegazione, essendo tutti in condizioni più o meno di agiatezza. Onore a questi valorosi pionieri, le cui famiglie, ridotte a poco più di 10, si accrebbero in questi ultimi anni a 20, grazie alle

nascite e matrimoni tra gli stessi coloni. Ne do qui il nome e la provenienza, quali potei raccoglierli dal capo della Colonia:

Famiglia di	Antonio Coppe	della provincia di Treviso.
»	Jacopo Zanatta	
»	Luigi Zanatta	
»	A. Zanatta-Basala	
»	Angelo Zanatta	
»	Ernesto Zanatta	
»	Giuseppe Zanatta	
»	Giovanni Zanatta	
»	Giuseppina Zanatta	
»	Carlo Zanatta	
»	Bartolo Plona	
»	Luigi Occelli	
»	Antonio Montagner	di altre provincie del Veneto.
»	Pellegrino Montagner	
»	Fratelli Carraro	
»	Giuseppe Della Longa	
»	Giordano Della Longa	
»	Eugenio Vittoretto	
»	Giuseppe Giovannini - di Trento.	
»	Ernesto Gasparri - di Parma.	

Tutte queste famiglie hanno pagato il loro debito col Governo. In questo debito, come è noto, si comprendono, oltre al terreno, il rimborso della *peseta*, che percepirono per due anni, e il prezzo degli strumenti agricoli, semente, bestiame, che a questa, come alle altre Colonie, vennero anticipati dal Governo messicano alla condizione di rimborsarne il costo in rate annuali, dopo i primi raccolti, e dentro lo spazio di 10 anni.

La coltivazione dei prati artificiali è la principale risorsa di questa Colonia, che può perciò alimentare numerose mandre, e dedicarsi alla produzione del latte, burro e formaggio, ma specialmente del latte, che vende in città, da cui dista mezz'ora di cammino, a prezzi molto rimuneratori i quali hanno permesso, di accumulare una discreta fortuna a più di una di quelle famiglie, tra cui citerò la famiglia Coppe, nella cui casa, come in quella dei fratelli Zanata, ebbi il piacere di essere ospite.

Antonio Coppe, che oggi ha passato la sessantina, è della provincia di Treviso, e si stabilì nella Colonia nel marzo del 1882 con moglie e sei figli. Oggi è vedovo con soli tre figli e possiede 80 ettari di terreno, 130 vacche e vitelli, 42 suini, 7 cavalli, 5 muli e parecchio bestiame ovino; cominciò la sua carriera coi soli quattro ettari e mezzo di terreno concessi dal Governo, e nelle condizioni che ho accennate. Produce 350 litri di latte al giorno, che vende. consegnato nelle stalle, a 95 *centavos* al decalitro. La sua proprietà, dove oltre all'*alfalfa*, coltiva maiz, fagiuoli, lenti, piselli, ed altro, e dove impiega per proprio conto 20 Indiani al giorno nella stagione della semina e del raccolto, si stima valere 170 mila *pesos*. Ignoro se questa stima sia giusta, ma so di certo che Antonio Coppe non la darebbe per meno, secondo quanto mi ripetè più volte.

Segue in ordine d'importanza la famiglia di Jacopo Zanata, parimente di Treviso, dal cui ceppo si sono formate varie altre famiglie, grazie ai matrimoni dei suoi numerosi figli con donne compaesane. Ad essi il vecchio genitore cedette una porzione dei suoi terreni, e tutti sono oggi agiati proprietari, oltre che di terre, di case e stalle piene di armenti.

La Colonia Aldana ha anche discrete scuole elementari, e ultimamente si è costruita una nuova chiesa. Concludendo, dirò che la prosperità di essa è dovuta a circostanze eccezionali, alla sua vicinanza alla metropoli messicana, senza di che avrebbe indubbiamente sortito un esito dei più infelici, date le condizioni del suolo e le altre difficoltà, contro cui dovette accanitamente combattere nei primi anni della sua esistenza.

2. — Colonia Fernandez Leal.

Molto più numerosa, ma assai meno prospera dell'Aldana, trovai la Colonia Fernandez Leal (oggi ribattezzata col nome di Francesco Xavier Mina) nello Stato di Puebla, a due ore da Cholula, nella località detta Cepillos. Essa venne fondata nel 1882 con circa 38 famiglie dell'Alta Italia, tra cui molti Lombardi e molti Veneti, un insieme di 424 persone, che fecero parte della spedizione

imbarcata sul vapore *Atlantics*, e arrivata, come ho detto, a Vera Cruz il 23 settembre 1882. A questo contingente si aggiunsero nel giugno dell'anno successivo altre 20 famiglie, tolte alla Colonia Porfirio Diaz (che ebbe una vita effimera, disfacendosi dopo pochi mesi di esistenza per ragioni che vedremo più innanzi), formanti un insieme di altre 100 persone.

A queste 58 famiglie originarie vennero accordati dal Governo sei ettari di terreno per ciascuna, più gli attrezzi rurali, le sementi, alcuni capi di bestiame e una *peseta* al giorno per gli adulti e mezza per i minorenni, durante tutto il tempo necessario alla sistemazione della Colonia, cioè fino ai primi raccolti. Ma sfortunatamente il terreno, pur non avendo il salnitro e le paludi e i pantani di quello di Aldana, era ciò nonostante molto povero e tale resta anche oggi, a segno che una famiglia alquanto numerosa non può campare sovra un lotto dell'estensione sopra indicata. Da ciò il fatto che tutte queste famiglie, meno sette, non hanno ancora pagato il loro debito al Governo; e queste sette si sostiene abbiano potuto pagarlo, non coi guadagni e risparmi dell'azienda, ma con denari venuti dall'Italia, o altrimenti lavorando fuori della Colonia.

Stentando a prestarvi fede, decisi di interrogare qualche capo di famiglia. Ne feci quindi convocare parecchi nella *tienda* (magazzino di commestibili) di certa Maria Colombo, milanese, vedova con otto figli, dove ha il suo ritrovo giornaliero una gran parte della Colonia. Alla mia domanda: come fosse avvenuto che in vent'anni nessuno di essi avesse potuto ancora saldare il debito col Governo, mi risposero in pieno coro che la colpa era dei terreni in gran parte sassosi e arenosi, e quindi poverissimi di elementi produttivi, a segno che, anche quando i raccolti vanno bene, non dànno abbastanza per il mantenimento di una famiglia. Aggiungasi che la località di quella Colonia trovasi nella zona cosidetta *fria*, nella quale la produzione è limitata alla stagione delle pioggie, che va dal maggio all'ottobre, mentre negli altri mesi non è possibile avere prodotto di sorta. Inoltre, non di rado, i raccolti vengono danneggiati o distrutti da geli o siccità. Così anche nell'anno della

mia visita (dicembre 1902) i raccolti del grano e del maiz andarono per gran parte rovinati; il primo a cagione di un gelo serotino nel maggio, che lo distrusse in erba appena spuntato; il secondo per una siccità nel mese di luglio, veramente eccezionale, cadendo questo mese nella stagione delle pioggie. Per le stesse ragioni ebbero a soffrire altri prodotti, tra cui le patate e i fagiuoli, che formano uno dei principali alimenti dei coloni.

In certe annate molte famiglie non avrebbero abbastanza da vivere, se non andassero a lavorare fuori della Colonia. Infatti avviene oggi comunemente che i figli degli antichi coloni, pur abitando nella Colonia, si rechino giornalmente a lavorare nelle fabbriche, nelle fattorie agricole di Messicani e sulle ferrovie, ritornando nella Colonia alla sera per dormire. Anzi, anche quando potrebbero lavorare nei propri campi, preferiscono non di rado andare a giornata fuori, ed impiegare invece la mano d'opera degli Indios per la coltivazione del podere paterno. Ciò pare strano, ma si spiega col fatto che agli Indios danno due o tre *reales* al giorno (da 25 a 30 *centavos*) per i lavori dei campi, mentre i salari che i figli dei coloni percepiscono, lavorando fuori nel modo anzidetto, si aggirano tra uno e mezzo e due *pesos*.

I prodotti di questa colonia sono principalmente grano, maiz, patate, fagiuoli, nonchè l'allevamento di bestiame per il macello e per la produzione di latte e formaggio, che vengono venduti nel vicino mercato di Cholula, oppure nella città di Puebla, che trovasi a due ore di tramvia da quest'ultima località.

Per le condizioni poco fertili del terreno distribuito a questa Colonia, poche sono le famiglie che hanno potuto aumentare i loro lotti originari. Si è nel passato richiesto più volte il Governo messicano di ingrandire il lotto di ciascuna, portandolo da 6 a 12 ettari, affermando molti padri di famiglia che tale sarebbe la quantità dì terreno, su cui in detta località potrebbe vivere una famiglia di 5 o 6 persone. Ma il Governo non acconsentì mai a questa domanda, forse perchè non poteva disporre di altro terreno in quella località e forse anche perchè, non essendo stato

rimborsato del prezzo dei primi 6 ettari, non voleva rischiarne altri 6. Del resto il Governo, convinto della fondatezza e ragionevolezza dei reclami di questa Colonia, non ha fatto fin qui pressioni o minaccie di sorta per esigere il pagamento del terreno e il rimborso delle altre spese, sebbene abbia fatto più volte capire che non è disposto a rinunziarvi.

Intanto il titolo di proprietà non è stato dato che alle poche famiglie che hanno pagato l'intero loro debito: e di ciò non è da dar biasimo al Governo. Se non che, coll'aumentare inevitabile della popolazione della Colonia, senza un proporzionale aumento di terreno, avverrà immancabilmente questo: che invece di una colonia di possidenti, o *freeholders*, avremo ivi presto un'accozzaglia di fittavoli e di braccianti, e col tempo più di questi ultimi che dei primi. Vorrà il Governo messicano permettere questa adulterazione del suo piano originario?

Tuttavia, malgrado le deficienze e strettezze economiche più sopra notate, anche questa Colonia gode di un relativo benessere. Tutti lavorano in un modo o in un altro, mi diceva il suo presidente, Martini Giovanni, un robusto vecchietto di Treviso, che venne coi primi pionieri e che assistè a tutte le vicende di questa Colonia, in cui oggi bene a ragione occupa il primo posto. Non troverebbe, mi soggiungeva, un accattone neppure a pagarlo, e di questo ebbi la riprova, quando mi provai ad offrire del denaro ad un colono dei più laceri, con apparenza marcata di mendicante, ma che, con mia sorpresa, mi domandò se doveva darlo a qualche altro. Alcuni Italiani di questa Colonia posseggono *tiendas* di qualche importanza, ossia negozi di salami, carni macellate, civaie e altri commestibili. Tra esse citerò, oltre a quella della vedova Colombo, più sopra menzionata, le *tiendas* di Giovanni Galeazzi di Novara, e di Angelo Spezia della Liguria, due emigranti dell'epoca della fondazione della Colonia, e che oggi posseggono una discreta fortuna.

Le 60 famiglie originarie, pel solo fatto delle nascite e dei matrimoni, si avvicinano oggi a 100, di cui molte con 4, 5, 8 figliuoli.

Al mio arrivo nella Colonia (era di domenica), fui talmente sorpreso dallo sciame dei ragazzi, che non potei resistere alla tentazione di fotografarne alcuni gruppi.

Questo considerevole aumento nella popolazione della Colonia Fernandez Leal, il cui numero, secondo il presidente sig. Martini summenzionato, supera oggi i 500, malgrado le diserzioni di molti, sta a dimostrare ancora una volta il vigore e la vitalità della razza italiana anche fuori di casa.

3. — Colonia Carlos Pacheco.

Questa Colonia trovasi pure nello Stato di Puebla; ma a differenza della precedente, che è situata, come ho già detto, nella zona *fria* (nel Messico alcuni Stati sono così vasti da racchiudere nei loro confini tutte e tre le zone), questa di Carlos Pacheco si trova, per così dire, quasi a cavaliere delle due zone *templada* e *caliente*. Certo nessuna delle 6 Colonie la vince per fertilità di terreni, neppure quella di Huatusco, che molto le si avvicina sotto questo rispetto, e di cui discorreremo più innanzi.

Fu fondata con parte della spedizione del vapore *Messico*, che salpò da Genova il 18 gennaio del 1882 ed arrivò a Vera Cruz il 25 del successivo febbraio. Immaginarsi 38 giorni di mare! E non meno di 30 o 35 giorni ci misero tutte le altre spedizioni più sopra indicate.

Una memoria del Governo messicano dice che di questa spedizione del vapore *Messico*, 100 famiglie, quasi tutte lombarde, vennero, al loro arrivo in Vera Cruz, destinate a questa Colonia, la cui località, nel distretto di Mazatepec, dista circa una giornata dalla città di Puebla, ma il viaggio per andarvi ricorda quelli di Terra Santa. Infatti mi occorsero 5 giorni di ferrovia da Puebla a Saragozza; due giorni e mezzo di diligenza da Saragozza a Tlatlauqui, e 8 ore di cavalcatura da quest'ultima località al Distretto di Mazatepec surriferito, dove si giunge attraversando montagne e burroni (*barrancas*) d'ineffabile bellezza tropicale.

Per ragioni che dirò in appresso le 100 famiglie di questa Colonia si ridussero, dopo qualche tempo, a sole quattro che sono quelle attuali, tutte in discrete condizioni, e di cui riproduco qui i nomi:

Luigi Lemini. d'anni 52, Ligure, ammogliato con 7 figli.

Battista Borsani, d'anni 51, Lombardo, ammogliato con 7 figli.

Giuseppe Moroni, d'anni 46, della provincia di Milano (San Vittore Olona), ammogliato, con 8 figli.

Domenico Nani, d'anni 34, di Belluno, ammogliato, con 8 figli.

Stante il loro numero così limitato, non mi fu difficile di riunire tutti questi capi di famiglia nella casa di Luigi Lemini per udire dalla loro stessa bocca le vicende di questa colonia una volta così numerosa, della quale queste quattro famiglie si possono considerare come le sole superstiti, e, in pari tempo, testimoni di tutte le sue peripezie.

/13

Come già dissi, le famiglie assegnate alla Colonia Carlos Pacheco erano principalmente lombarde, come le classifica il Dipartimento coloniale del Messico. Dai coloni poi appresi che in maggioranza erano composte di operai di fabbriche, filande, cotonifici, lanifici e via dicendo. Agli agenti di emigrazione in Italia, come si vede, interessava solo di intascare la commissione del Governo messicano.

Quando la spedizione arrivò sul luogo, sfortunatamente non era stata ancora fatta dal Governo la divisione dei lotti, nè costruito, non dico le case, ma neppure le solite rozze capanne. Perciò la maggioranza di questi emigranti, ad eccezione delle donne malate o con fanciulli, che vennero rifugiate sotto qualche tenda o capanna improvvisata, dovette dormire per qualche tempo allo scoperto. Trascorsero varie settimane prima che la Colonia fosse sistemata, durante le quali il Governo somministrò ai coloni la solita *peseta*.

Per famiglie veramente agricole abituate alle strettezze e privazioni della vita dei campi, non occorreva che un po' di pazienza per tollerare un tale stato di cose. Ma altrettanto non poteva aspet-

tarsi dagli operai abituati al lavoro delle fabbriche ed ai comodi della vita cittadina, e che erano stati indotti ad emigrare dalle solite fantasmagoriche promesse e ciarlatanerie degli agenti di emigrazione, che avevano dipinto loro come un vero Eldorado le nuove terre che andavano ad abitare. Quale disinganno dovettero provare perciò quelle turbe di operai lombardi al giungere in Mazatepec! Non case di pietre o mattoni, non gli *chalets* svizzeri fatti loro sperare e sognare in Italia dai soliti trafficanti di carne umana, ma poveri, miserabili abituri fatti di pali, frasche e paglia; non terre in abbondanza con produzione quasi spontanea, ma lotti di soli 5 ettari, ancora da dissodare, vangare, seminare; per cui occorreva aspettare per buoni sei mesi i risultati del pesante lavoro, durante i quali, essendo allora la stagione delle pioggie, le cateratte del cielo si aprivano ogni giorno per parecchie ore, allagando quasi la terra e immergendo uomini e case in un'atmosfera calda, umida e vaporosa, come quella di un bagno turco. Presto, però, le fatiche dei coloni sono ampiamente remunerate. La vegetazione avviene in modo meraviglioso, quasi a vista d'occhio; in poche settimane si decide del raccolto. Ma quanti parassiti bisogna combattere perchè la messe buona non sia soffocata dalla cattiva, a cominciare dalla flora, che tutto invade e tutto ricopre! Aggiungasi a ciò, uno sciame perpetuo d'insetti, che mettono à dura prova la pazienza del lavoratore dei campi, specie se non abituato alle loro fastidiose punture.

Immaginarsi quindi che cosa dovettero soffrire quegli operai lombardi, avezzi prima alla spola, costretti a lavorare colla vanga e col piccone sotto pioggie torrenziali, senza una casa dove ripararsi, almeno la notte, in mezzo a un'atmosfera oltre ogni dire snervante e senza nessuno di quei comodi della vita cittadina, a cui erano stati abituati sino dall'infanzia. A queste loro tribolazioni si aggiunsero presto anche quelle morali; cioè gli abusi e le ingiustizie del direttore della Colonia, che li trattava come fossero suoi sottoposti, e spesso con modi brutali, che non tardarono ad alienargli le simpatie di tutta la Colonia, e più specialmente degli operai lom-

bardi, che cominciarono a ribellarsi, fuggendo altrove. Motivo di grave scontento era anche il fatto, si dice, che non vennero dal direttore distribuite ai coloni tutte le provviste che prescriveva il contratto; a tutti venne dato qualche strumento e qualche capo di bestiame, ma a nessuno l'intero assetto pattuito col Governo. E fui assicurato da quei coloni che la colpa non era di questo ultimo, che mantenne pienamente le sue promesse, ma del direttore. Devo anzi notare qui incidentalmente che in tutte le Colonie da me visitate ebbi a udire gravi lagnanze contro le rispettive direzioni, affidate non di rado ad uomini o non idonei, o violenti o rapaci!

Non è quindi da far meraviglia se 33 famiglie di questi lombardi, dopo pochi mesi di soggiorno nella località di Mazatepec, mandarono collettivamente una petizione al Governo per essere traslocate altrove. E il Governo dovette riconoscer giusta la loro domanda, e acconsentì al loro trasloco nel villaggio di Tetelle, nel distretto di Tlatlauqui, dove fece loro migliori condizioni sotto tutti i rispetti. Ma ciò non ebbe nè poteva avere la virtù di cambiare la natura dei coloni, non fatti per vivere alla campagna, nè dotati delle qualità fisiche e morali per tollerare gli inconvenienti inseparabili da ogni impianto coloniale. Perciò anche in Tetelle le dette famiglie non stettero che un anno. Dopo si sbandarono qua e là, senza che si sia mai potuto sapere con certezza dove andassero a finire. E questo fu il principio della fine di tutta la Colonia. Infatti dopo qualche anno, sorsero nuovi malumori in essa, per inadempimento di patti, ma sopratutto per i soliti abusi da parte del direttore. E il risultato fu che tra il 1888 e il 1890 tutte le altre famiglie abbandonarono alla spicciolata la Colonia, meno le tre surriferite, a cui ultimamente si aggiunse un'altra famiglia, quella di Domenico Nani, summenzionata, proveniente da Cepillos nello Stato di Puebla.

Qualcuno mi dirà: perchè non andarono via anche quest'ultime tre? Io stesso mi feci questa domanda e la girai alla parte interessata, la quale ebbe a dirmi che, grazie a speciali impedimenti, non poterono seguire la corrente, ma che non avrebbero tardato a farlo se il Governo, visto il cattivo esito del suo impianto, non avesse

usato ogni specie di riguardi verso le tre famiglie rimaste. Infatti nessuna di esse ha pagato ancora interamente il terreno e rimborsato le altre spese. E nessuno, credo, al Ministero del *Fomento* penserebbe per un istante ad espropriarle. Sono quattro famiglie patriarcali, modello di operosità e di onestà, e che sperano sinceramente di sodisfare il loro debito un po' alla volta.

Il terreno fu venduto loro dal Governo a *pesos* 15 l'ettaro. Il lotto originario di 6 ettari fu portato, a richiesta dei coloni, a 12 ettari per ciascuna delle quattro famiglie, che vi coltivano maiz, riso, zucchero, caffè, tabacco, vainiglia ed altri prodotti.

Al momento della mia visita, la famiglia Lemini aveva pagato solo pesos 40, e le altre due molto meno, su un debito totale di pesos 180 per ciascuna.

Il valore dei rispettivi poderi è discretamente aumentato in seguito alle colture introdottevi, e, appena le famiglie potranno saldare il debito e ritirare i titoli di libera proprietà dal Governo, ciascuna di esse disporrà di una piccola fortuna. Il Lemini mi ripetè più volte che i suoi 42 ettari non li venderebbe oggi per meno di 8000 pesos; e credo che lo stesso valore, su per giù, sia da attribuirsi agli altri lotti.

4. — Colonia Manuel Gonzalez.

Condizioni di suolo e di clima sotto molti rispetti simili a quelle or ora descritte si riscontrano nella Colonia di Huatusco (Stato di Vera Cruz), che è, dopo l'Aldana, la più prospera. Situata a pochi passi dalla zona *caliente*, gode di un clima eccellente sotto tutti i rapporti, e la fertilità dei suoi terreni non lascia nulla a desiderare. Vi si coltiva di preferenza il caffè, che rende, si dice, più dello zucchero e di qualsiasi altro prodotto. Sebbene sia quasi sempre indicata col nome di Colonia di Huatusco, essa trovasi 10 miglia distante da questo villaggio.

Appena arrivato in questa Colonia, adunai i principali capifamiglia nella casa del signor Santo Lazzeri, ricco proprietario

che venne ad incontrarmi alla stazione di Camaron, insieme a 4 *Rurales* (guardie a cavallo) per ordine del *Jefe* politico di Huatusco, al quale come pure al Governatore di Vera Cruz rendo qui vivi ringraziamenti per le cortesie addimostratemi durante la mia visita a questa Colonia, dove fui accolto con vero giubilo (io ero il primo impiegato del Governo italiano comparso tra loro) da quei bravi nostri connazionali, di cui già una deputazione a cavallo era venuta ad incontrarmi a mezza strada nel pittoresco costume messicano, parlandomi un italiano più difficile per me dello spagnuolo (1).

Tra i molti capi-famiglia, da me radunati in detta casa, menzionerò i seguenti, come quelli che mi dettero le maggiori e più attendibili informazioni:

Vincenzo Castellani, con moglie e 12 figli,	di	Belluno
Antonio Nicoletto, ammogliato con 13 figli,	»	»
Onorato Pitol, con moglie e 8 figli,	»	»
Luigi Croda, con moglie o 7 figli,	»	»
Agostino Domenico, ammogliato,	»	»
Filippo Bertani, con moglie e 4 figli	»	Milano
Giovanni Parisi, con moglie e 7 figli,	»	Trento
Annibale Pederzini, con moglie e 4 figli,	»	»
Santo Lazzeri, con moglie e 8 figli,	»	»

(1) Al presidente signor Lazzeri summenzionato, nella cui casa fui ospite, devo pure speciali ringraziamenti per le sue cortesie a mio riguardo. Egli volle anche inviare a nome della Colonia il seguente telegramma al R. Ministro:

Colonia M. Gonzalez, Huatusco 10 diciembre 1902.

Sr. Ministro de Italia en Mexico

Muy gratos de la presencia del Señor Comissario Gobernatorial, Cav. E. Rossi, enviamos a V. E. respetuosos saludos, haciendo votos para que pronto podamos tener la honra de ver a V. S. entre nosotros.

Firmato: SANTO LAZZERI.

S. E. il Ministro rispondeva nel seguente modo:

Sr. Santo Lazzeri, Colonia Italiana Huatusco

11 diciembre 1902.

Siento no haber podido acompañar Cav. Rossi, saludo prometiendo U. S. visitarlos otra ocasion.

Firmato: VINCI.

Queste famiglie sono tra le più autorevoli della Colonia, delle cui vicende furono testimoni, avendo fatto parte di essa fin dal suo nascere.

La Colonia Manuel Gonzales, come si è visto, fu fondata nel 1881-82 colle due spedizioni dei vapori " Atlantics „ e " Messico „. La prima salpò da Genova il 17 di settembre del 1881 e arrivò il 19 del successivo ottobre in Vera Cruz; di essa 423 emigranti, al loro arrivo in quest'ultimo porto, vennero fatti proseguire per Orizaba, donde, dopo pochi giorni di riposo, per la via di Camaron si diressero a Huatusco. Alcuni particolari di questo arrivo, che appresi dalla bocca dei coloni, non sono senza interesse. Il Governatore di Vera Cruz, temendo che il vomito nero potesse colpire quegli emigranti, ordinò, appena arrivati, che nessuno scendesse a terra per mangiare nelle solite baracche improvvisate; fece uccidere dei bovi e mandò la carne a bordo. Dopo che ebbero mangiato, vennero fatti subito sbarcare e partire colla ferrovia Messicana per Orizaba, dove, sotto la guida di un commissario del Governo, furono alloggiati nei quartieri di San Antonio, in locali ben puliti e ben ventilati, e dove stettero fino al 1° novembre. Il Governo dice che ciò fu fatto per far riposare gli emigranti dalle fatiche del viaggio di mare; gli emigranti invece, ossia i coloni, con cui parlai io, dicono che fu perchè non si sapeva ancora dove mandarli. Però durante detta sosta furono trattati bene: caffè e pane la mattina; minestra di fagiuoli e carne a mezzogiorno; la sera di nuovo minestra o legumi, pane e caffè.

Da Orizaba ripartirono il primo novembre per Cameron e quindi con marcie e tappe faticose, trascinandosi dietro le famiglie e i bagagli, arrivarono a Matlaluca, un'azienda di antica fama, dove passarono la notte, ripartendo la mattina seguente pel luogo detto il *Rifugio*, che dista poche miglia da Huatusco, dove giunsero verso la sera dello stesso giorno. Tutti si aspettavano di trovare ogni cosa già preparata, e di potere finalmente riposare nella propria casetta circondata dai terreni, pronti per la semina. Invece i terreni destinati alla Colonia non erano stati ancora divisi in lotti: di case

o capanne neppure l'ombra. Quando da Huatusco i capi-famiglia furono condotti sul luogo della futura Colonia, vennero consigliati a lasciare le famiglie in quest'ultimo villaggio, non essendovi modo di accamparle in quella specie di selva selvaggia, quale dicono fosse in origine la terra loro concessa. Infatti occorsero sei mesi di faticoso lavoro per sistemare alla meglio la Colonia, durante i quali le famiglie dei coloni vivevano in Huatusco accampate sotto tende. Quando finalmente furono trasportate nell'*hacienda*, le case che si dettero loro erano formate di pochi pali con tetti di paglia. Sembravano dei baldacchini e con questo nome vennero battezzate dai coloni. Nella stagione asciutta meno male, ma, durante quella delle pioggie, non erano sufficiente riparo.

Dieci ettari di terreno vennero assegnati a ciascuna famiglia, e mentre il contratto del colono col Governo stabiliva che si desse loro un paio di bovi, un cavallo, due galline e un gallo e gli istrumenti agricoli più necessari, a cominciare dall'aratro, esse non ricevettero che un mulo, qualche gallina, e pochi attrezzi rurali.

Venni assicurato che il Governo non mancò ai suoi patti, ma che il direttore della Colonia non fece il suo dovere. Ciò sollevò una vera indignazione tra i coloni, e il risultato fu che 22 famiglie di questa prima spedizione lasciarono Huatusco, dirigendosi alla città di Messico, dove alcuni coloni trovarono lavoro come braccianti in altre *haciendas* dei dintorni; altri si dettero a fare i venditori ambulanti. Non pochi rimpatriarono poco dopo, o si recarono altrove.

Della prima spedizione in questa Colonia non restano oggi che 12 famiglie, tra cui quella del milanese Filippo Bertani, che, dopo avere ramingato pel Messico qualche tempo coi suoi compagni di sfortuna, ritornò a Huatusco, dove aveva lasciato parenti ed amici e dove, acquistando un po' di terreno e coltivandolo per proprio conto, potè dopo qualche anno migliorare le sue condizioni, come le migliorarono tutte le altre famiglie che ebbero la virtù di restare nella Colonia, malgrado le deficienze e le difficoltà accennate.

Come già fu detto, questa Colonia venne tosto rinforzata con parte della spedizione trasportata dal vapore *Messico*, partito il 26 gennaio e arrivato a Vera Cruz il 25 del successivo febbraio del 1882, con un carico di circa 1200 emigranti, in massima parte della Lombardia, del Veneto, del Piemonte, della Liguria e alcuni pochi del Trentino.

Questa spedizione, appena arrivata a Vera Cruz, fu fatta partire per Orizaba, dove venne trattenuta ben 15 giorni prima che il Governo deliberasse come distribuirla e dove collocarla. Finalmente una parte venne diretta nello Stato di San Luis Potosi, un'altra a Barrett, nello Statò di Morelos, e il resto mandata ad Huatusco, dove pure si mandarono nell'ottobre successivo altre 19 famiglie provenienti pure dall'Alta Italia, e facenti parte della spedizione del vapore *Atlantics*, partito il 25 agosto da Genova e arrivato a Vera Cruz il 25 settembre. Il rinforzo dato con questi due nuovi contingenti si fa ascendere a una trentina di famiglie, alle quali furono assegnati 5 ettari di terreno invece dei 10 assegnati alle altre della prima spedizione.

Quanto alla natura dei terreni concessi a questa Colonia, non si ebbe nessuna lagnanza, essendo stati trovati generalmente buoni dai coloni, ai quali però si fecero pagare prezzi relativamente alti. I migliori tra essi furono fatti pagare 25 *pesos* l'ettaro e in nessun caso meno di *pesos* 15. Malgrado ciò, tutti i coloni di Huatusco poterono saldare il loro debito col Governo prima del tempo prescritto, e cioè in un periodo di circa 6 anni, non solo, ma oggi non vi ha famiglia che non possegga qualche lotto di più. In generale si può dire che i possedimenti attuali delle famiglie siano in media di 15 ettari. Molte sono quelle che ne hanno più di 20. La famiglia di Agostino Domenichi e fratelli mi affermò di possederne 200. Il valore della proprietà, stando a quanto mi fu detto dagli stessi coloni, sarebbe anche in sensibile aumento. I lotti che originariamente avevano un valore di 25 *pesos*, si potrebbero vendere oggi anche a 200.

Il prodotto principale è il caffè. Lo zucchero venne in parte

abbandonato, perchè di minor reddito del caffè, che nella Colonia di Huatusco cresce in modo veramente meraviglioso. Si direbbe che le migliori piantagioni di caffè si trovino in quella colonia.

Una famiglia che abbia 20 ettari ricava in media annualmente 200 quintali di caffè, che, venduti a 20 *pesos* il quintale, danno un provento lordo di 4000 *pesos*. Le spese di produzione per quintale si calcolano in media a 7 *pesos*. Si usa, specie per la zappatura e lavatura delle bacche di caffè, la mano d'opera degli *Indios*, i qnali sono retribuiti con mezzo *peso* al giorno, salario più alto di quanto si accorda loro altrove. Come si vede, il margine del profitto è abbastanza notevole, per cui, oltre a nutrirsi bene, i coloni possono fare sensibili risparmi, che vengono quasi sempre investiti in terreni. Una banca di risparmio non farebbe che magri affari in questa Colonia.

Le spese per vitto e vestiario di una famiglia composta di 6 persone, cioè moglie, marito e 4 figliuoli, si calcolano in media a 6 dollari per settimana, mangiando carne due volte al giorno, a pranzo e a cena, e la mattina caffè con latte. Molti commestibili, come legumi, civaie, frutta, uova, galline, formaggio, sono prodotti della propria azienda e non entrano nel calcolo della media surriferita.

Le case sono talune in legno, e talune in pietre e mattoni. Si compongono generalmente di un salotto, 2 camere e una cucina. Le prime si possono costruire con una spesa di 200 *pesos*, il legno essendo molto a buon mercato. Ma le altre sono più care.

Trovai l'interno delle case generalmente molto pulito, alcune non senza eleganza e certe comodità, che si crederebbe di trovare solo in città. Due cose poi contribuiscono al benessere di questa Colonia: il clima, che anche nel colmo dell'estate raramente passa i 35 gradi, malgrado la vicinanza della *tierra caliente*, e l'acqua, che è davvero eccellente, per cui rare vi sono le malattie. La mortalità nel Municipio di Zentla, di cui fa parte la Colonia ita-

liana, sopra una popolazione di 3500 persone tra Italiani e Messicani, non è di più di 3 o 4 persone al mese. A differenza della colonia di Cepillos (Stato di Puebla) in Huatusco, nessuno di quei nostri coloni sente il bisogno di andare a lavorare fuori. Le famiglie, appena un figlio o figlia passa a nozze, gli assegnano come dote una parte dei loro terreni. Il numero delle famiglie originarie, cioè di quelle che vi restarono delle tre spedizioni soprariferite, e che erano circa 40, è aumentato oggi a 59, come risulta dai registri del Municipio di Zentla. Di esse una gran parte hanno 7, 8, 10 e perfino 12 figliuoli, e quasi tutte in buone condizioni sociali. Questa è dopo l'Aldana, la Colonia, che ha riportato maggior successo.

5. — Colonia Diaz Gutierrez.

Non così liete, sebbene in generale discrete, trovai le condizioni della Colonia italiana Diaz Gutierrez, che trovasi a poche miglia dalla città di Maiz nello Stato di San Luis Potosi. Le famiglie di questa Colonia furono in origine più di 100, formate per la maggior parte colla spedizione del vapore *Messico* nel modo che si è visto. Erano in gran parte lombarde, venete e trentine. Dopo essere state per qualche tempo in Orizaba, furono fatte partire per San Luis Potosi, senza che si fosse ancora deciso in quale *hacienda* collocarle, e dovettero quindi mutare di sede più volte. Basti dire che, partite da Orizaba il 25 di aprile, vennero inviate nell'*hacienda* di San Antonio Guascaman, distante 30 leghe dal sito attuale, dove stettero fino al 15 maggio, accampate alla meglio in attesa di finale destinazione. Pare che il Governo non andasse d'accordo col proprietario di quella tenuta, che ne chiedeva forse un prezzo troppo alto. E così la carovana fu fatta sloggiare e mandata invece in altra prossima località, chiamata Cerrito, dove dette famiglie stettero dall'8 giugno fino al 5 ottobre in attesa della terra promessa, che poi finalmente ebbero nella tenuta di Ojo de Leon, acquistata dal

Governo per 24,000 pesos, e che comprendeva una superficie di 3 *sitios*, ossia più di 5000 ettari (1 *sitio* = 1755 ettari e 6 are). Ma quante sofferenze prima di toccare la destinazione finale! Basti dire che nel cimitero di Cerrito si trovano più di 40 di quegli emigranti, e 9 in quello di San Antonio Guascaman, che fu la prima loro tappa, dopo che lasciarono Orizaba. E quando si consideri che i morti di questa stessa spedizione a bordo del vapore *Messico* furono 19, si può facilmente immaginare quanto scoraggiati e depressi dovessero essere gli animi di queste famiglie nella loro odissea da Vera Cruz a Orizaba e da questa località alla tenuta *Ojo de Leon*. Tuttavia li sosteneva ancora la speranza di entrare finalmente in possesso di quanto da lungo tempo si era loro promesso. Ma fu promessa lunga con attender corto. Vennero distribuiti lotti di 4 ettari a ciascuna famiglia, commettendosi fin dall'inizio un errore grave, poichè furono trovati subito insufficienti anche per famiglie di poche persone, stante la natura poco fertile di tali terreni, assai ghiaiosi e posti per lunghi tratti in collina. Alle proteste di quei coloni non si prestò attenzione. Si credette che si trattasse d'insubordinazione, e fu mandato un direttore che si comportò verso di essi come tanti altri, commettendo cioè ogni genere di abusi. Si ebbero quindi a lamentare gli stessi inconvenienti che si verificarono altrove riguardo alle case, al bestiame e agli attrezzi rurali, distribuiti secondo i capricci della Direzione, e per cui mentre alcuni ricevettero più del lecito, altri, e non pochi, mancavano del necessario.

E così tra il 1883 e il 1884 moltissime famiglie, irritate da tal modo di procedere, e insoddisfatte anche delle condizioni loro fatte, abbandonarono la Colonia, recandosi parte nel Texas e parte in California. Quelle che restarono, appena una ventina, forse col tempo avrebbero fatto lo stesso, ma il Governo fece loro migliori patti, aumentando i loro lotti da 6 a 16 ettari, fornendole altresì di quanto era necessario per la coltivazione, eseguendo puntualmente il contratto. Ciò nonostante, il numero delle famiglie tornò a diminuire e oggi le originarie non sono che 10, cioè quelle

che si stabilirono nella Colonia fino dal 1883, epoca della sua fondazione. Altre famiglie si sono formate coi matrimoni dei figli dei primi coloni, per cui se ne contano oggidì 18, venete e lombarde per la maggior parte.

Malgrado l'aumento dei terreni, che il Governo cedette a prezzi onesti (con un minimo di 4 *pesos* per gli inferiori e un massimo di *pesos* 15 pei migliori), quelle 18 famiglie mi dissero che non avrebbero da vivere a sufficienza se non s'ingegnassero a lavorare altrove, fuori dei propri terreni. Infatti il prodotto principale di questi è limitato al *maiz* e al bestiame. Non si prestano bene, o almeno non sono abbastanza remunerativi per altré colture. Il prodotto del *maiz* dà in media, per un lotto di 16 ettari, a 5 ettolitri l'ettaro, un totale di 80 ettolitri, che si vende oggi a poco più di *pesos* 2 1/2 l'ettolitro. Il ricavo del bestiame è molto irregolare, dipendendo dal numero degli animali che uno possiede e dalla quantità di terreno tenuto a pascolo.

Nel maggior numero dei casi, mi si disse, è necessario prendere altre terre in affitto per l'allevamento del bestiame, altrimenti questo, sui soli terreni concessi dal Governo, non produce abbastanza. E così si fa anche per certe coltivazioni, che non sono sufficientemente remunerative nei lotti assegnati. Quasi tutte queste famiglie sogliono prendere in affitto dei lotti di terra nella zona più calda a poche miglia di distanza, e vi coltivano la canna da zucchero, con più profitto che non ricavino dalle terre comprate dal Governo. Anzi, se non fosse stato per la produzione dello zucchero e l'allevamento del bestiame su terreni affittati, anche questi coloni non avrebbero potuto migliorare molto le loro sorti. Il loro debito col Governo, ascendente in media per famiglia a *pesos* 600, fu pagato per intero da tutte, meno una, la famiglia di Pasquale Feriol di Olgiate (Olona), a cui si dettero, per confessione di tutti, i peggiori terreni, pei quali non intende pagare il prezzo loro attribuito dal Governo. Tutto sommato però le 18 famiglie che formano oggi questa Colonia si trovano in buone condizioni; e alcune vantano una discreta fortuna. Citerò fra queste la famiglia di Giovanni Mezzuomo della provincia di Belluno, che pos-

siede oggi 300 ettari. Produce più bestiame e maiz di tutti ed ha inoltre una grande fabbrica di zucchero e una distilleria di *aguardiente.*

A questa, che è la più ricca di tutte, tengono dietro le famiglie di Andrea Vancin con 100 ettari, di Alberto Zanella con 70 e di Vittorio Zucchetti con 65, nonchè varie altre, i cui possedimenti attuali si aggirano tra i 30 e i 50 ettari. E quando si pensa che tutte queste famiglie non ebbero in origine che 16 ettari, e che giunsero alla Colonia prive di tutto, si ha motivo di ammirare la energia, laboriosità, perseveranza e parsimonia di quei nostri connazionali.

6. — Colonia Porfirio Diaz.

Delle sei colonie italiane la colonia " Porfirio Diaz „ ha lasciato minori tracce di tutte, quantunque la sua storia insegni molto più delle altre. Oggi è ridotta a due o tre famiglie soltanto delle cento e più, che la popolarono un tempo, quantunque per poche settimane. Stante la nessuna o poca importanza sua, non credetti nè utile, nè conveniente visitarne i luoghi, che non sono neppure di facile accesso, occorrendo ferrovia, diligenza e cavalcatura per recarvisi. Ma potetti ugualmente dalla città di Messico, ove trovansi ancora alcuni dei profughi di quella Colonia, e dai racconti uditi da altri fuggitivi che si stabilirono qua e là nelle altre Colonie da me visitate, attingere quanto basta per dare un'idea abbastanza precisa delle origini e vicende anche di questa Colonia.

Come già fu accennato, il Governo acquistò nello Stato di Morelos, e precisamente nel distretto di Tlantlizapan, le due *haciendas* di Barret e Temilpa, dove vennero mandati circa 200 emigranti della spedizione del vapore *Casus*, arrivati a Vera Cruz il 27 gennaio del 1882, e altrettanti di quella del vapore *Messico* che arrivò più tardi. Erano circa una sessantina di famiglie in massima parte lombarde, venete e tirolesi, oltre a parecchi napoletani, tutti scapoli, che erano stati reclutati negli Stati Uniti tra i manuali e braccianti disoccupati. A questi ultimi si era fatto

sperare dal Governo la fondazione di una Colonia a parte. Ma essi fin da principio accamparono speciali pretese. Essendo stati nell'America del Nord per parecchio tempo, volevano, mi si dice, quasi tutti comandare, cioè fare il *boss* ai nuovi venuti, come si costuma negli Stati Uniti, anzichè lavorare. Ciò non consentendosi, tutti quegli scapoli raccogliticci divennero presto un elemento di perturbazione. Aggiungasi che le spedizioni dei vapori anzidetti arrivarono in Morelos, sul luogo della futura Colonia, assai malconcie e depresse per un viaggio faticoso, fatto parte a piedi, parte in carrettoni tirati da bovi, muli o cavalli, parte in treni lentissimi. Immaginarsi la processione delle donne coi bambini, e la coda immensa dei bagagli, che gli uomini dovevano trascinarsi dietro di tappa in tappa; e ve ne furono molte prima di arrivare alla sospirata mèta. E quando vi arrivarono nel successivo febbraio, ebbero a provare un altro disinganno, il più fatale per la riuscita della Colonia.

I terreni loro assegnati non erano quali si aspettavano, ma lasciavano invece molto a desiderare. Infatti, oltre ad essere situati in zona più che calda, caldissima, erano poco buoni. Un testimone oculare che visse anche per qualche tempo in quella Colonia, il signor P. Valtorta, oggi stabilito nella capitale messicana, dice che la valle ripartita in lotti per uso dei nuovi coloni era incolta, malsana, con acqua scarsa per l'irrigazione. Siccome poi il fondo della valle non prestava campo sufficiente a tutti i coloni, si dettero loro dei lotti anche sui pendii adiacenti, boscosi, ma aridi e rocciosi, e privi di terra vegetale a causa delle acque torrenziali che nella stagione delle pioggie trascinano la poca terra fertile nel fondo della valle. I coloni quindi a cui, per sventura, toccarono terre sulla costa, dovettero soggiacere al lavoro faticosissimo di liberarle dagli alberi, per trovarsi poi con terreni infecondi. Perciò fin dall'inizio il malcontento serpeggiò nella Colonia. Erano cause precipue, oltre alle condizioni dei terreni, di cui vennero dati soli sei ettari a ciascuna famiglia, le disillusioni che in generale soffre ogni emigrante nel trovarsi di fronte a difficoltà, che credeva non avrebbe incontrate.

Con tutto ciò i coloni cominciarono a fabbricare case, a dissodare i terreni ed a seminarli, poi, pel sopraggiungere delle prime pioggie. Se non che nella *tierra caliente* i mesi delle piogge sono alquanto penosi, come già dissi, non tanto pel calore che, è mitigato dagli acquazzoni, quanto per la miriade di insetti di ogni specie, che pullulano ovunque, grazie alla formazione di stagni e pantani che servono allo sviluppo delle zanzare e di conseguenza delle febbri malariche. I coloni, spossati da un lavoro eccessivo, mal nutriti, mal difesi da capanne primitive, furono presi dalle febbri e in poco tempo ne morirono più di 70.

Allora al generale malcontento subentrò il panico e la rilassatezza morale. Per maggiore sventura i primi raccolti, sia per la poca pratica del sistema agricolo del paese, sia per un'insolita siccità in quell'anno, ma ancor più per l'abbandono che dovettero soffrire le seminagioni a causa delle malattie, andarono perduti. Sicchè i poveri coloni, privi di tetto, abbandonati a sè stessi, scoraggiati, deliberarono di abbandonare la Colonia, anche per sottrarsi alle oppressioni ed angherie continue e d'ogni genere del direttore.

Pochissimi rimasero nella Colonia Porfirio Diaz, alcuni si stabilirono in Puebla, altri in Guanajuato, ed altri nella capitale.

Le sole famiglie che oggi vi restano sono tre, di cui due già orbate del loro capo e rappresentate oggi dalle vedove Caterina Fiori ed Elisabetta Miotto, nonchè la famiglia di Santo Olivetto, che è la più prospera di tutte. Dai figli di costui, che vivono ancora sotto il tetto paterno, seppi che queste tre famiglie si stabilirono nella Colonia nel 1882, colla prima spedizione. Quella di Olivetto, che è nativo di Padova, si compone oggi di moglie, marito e tre figli, dei quali due ammogliati con prole.

Componenti della famiglia Fiori sono la madre, vedova, e due figli; della famiglia Miotto, la madre, parimente vedova, e tre figli, di cui uno ammogliato con prole. Ambedue queste famiglie sono oriunde di Treviso. Le condizioni di ciascuna, nonastante tanti rovesci e sofferenze, sono abbastanza buone. Infatti, mentre in origine queste tre famiglie non ebbero dal Governo che un lotto

di sei ettari, e per molto tempo andarono avanti con questo solo, oggi la famiglia Olivetto possiede, tra padre e figli, 50 ettari; la famiglia Fiori 42, e la famiglia Miotto 29, situati parte in pianura e parte in collina, e pei quali pagarono al Governo e ai privati un prezzo che va dal massimo di *pesos* 25 all'ettaro pei migliori al minimo di *pesos* 3 pei più scadenti. La loro produzione principale consiste in maiz, riso, banane. I coloni allevano anche molto bestiame per la produzione di latte, burro e formaggio.

Queste tre famiglie, senza essere ricche, sono però contente del loro stato, che permette loro una certa indipendenza e condizioni di vita molto soddisfacenti. La coltura del maiz e del riso è limitata alla stagione delle pioggie; questi sono i prodotti più sicuri e remuneratori; ma non è esclusa la possibilità di coltivare anche la canna da zucchero, specie nei terreni che si possono facilmente irrigare. Si ritiene, anzi, che, se la colonizzazione si fosse limitata ad un numero di famiglie proporzionato alla quantità di terreni fertili, che si trovano nella vallata di questa contrada, e si fosse fatto loro un diverso trattamento dai delegati governativi incaricati della direzione, forse la Colonia Porfirio Diaz avrebbe oggi una popolazione italiana più numerosa e, anche, relativamente prospera.

RIEPILOGO.

Come già vedemmo, colle spedizioni dei vapori *Atlantics*, *Casus* e *Messico* il numero degli emigranti italiani destinati alle sei Colonie di cui sopra ho parlato fu in origine di 2581. Abbiamo visto anche come vennero distribuiti; avrei desiderato a questo riguardo esatte cifre per ciascuna Colonia. Ma, per quanto abbia domandato e indagato al Ministero di agricoltura, non potei avere che cifre approssimative. E ciò per la ragione che i contingenti, assegnati in origine alle singole Colonie, subirono frequenti alterazioni numeriche, essendovi stato, all'inizio della loro fondazione, scambio o passaggio non infrequente di coloni dall'una all'altra. Tuttavia le cifre che qui sottopongo e che raccolsi dal citato documento

ufficiale, procuratomi dal Dipartimento coloniale, ritengo come le più esatte.

In origine, dunque, la popolazione delle sei Colonie italiane fu la seguente:

		Stato	Numero di coloni all'epoca della fondazione
Colonia	Manuel Gonzalez	(Vera Cruz).	503
»	Porfirio Diaz	(Morelos)	597
»	Carlos Pacheco	(Puebla)	384
»	Diez Guttierez	(San Luis Potosi) . . .	410
«	Fernandez Leal	(Puebla)	524
»	Aldana	(Distretto di Messico) .	124
			2,542

La differenza tra il totale surriferito e quello delle quattro spedizioni, si spiega col numero di malati che non poterono, al loro arrivo nel Messico, raggiungere subito le rispettive destinazioni, e di cui non pochi morirono, mentre poi altri si dettero alle pro-professioni girovaghe nelle città, rinunziando fin da principio al promesso Eldorado coloniale.

Confrontando i contingenti surriferiti colla popolazione attuale di queste Colonie, si hanno per parecchie di esse notevoli differenze.

		Numero dei coloni originari	Numero dei coloni attuali
Colonia	Manuel Gonzalez . .	503	457
»	Porfirio Diaz . . .	597	19
»	Carlos Pacheco . .	384	24
»	Diez Gutierres. . .	410	84
»	Fernandez Leal . .	524	366 (1)
»	Aldana	124	89
		2,542	1,041

(1) Noto che le cifre ufficiali, relative alla popolazione presente della Colonia Fernandez Leal, sono molto inferiori a quelle che mi vennero date dal suo presidente G. Martini e che a suo luogo ho indicate. Ma la discrepanza si può spiegare col fatto che una gran parte della popolazione di detta Colonia vive oggi, per le ragioni indicate, fuori del proprio territorio. Per le altre Colonie le cifre ufficiali della popolazione attuale non si differenziano gran che da quelle che potei raccogliere io stesso; e forse anche in questo caso la piccola differenza è dovuta alla stessa causa.

I terreni assegnati in origine a queste Colonie erano, fatta eccezione per l'Aldana, estesissimi, ma andarono naturalmente diminuendo, poichè ritornavano al Governo a misura che le famiglie, a cui erano destinati, abbandonavano le rispettive Colonie. Così, per citare un esempio, a quella di Diez Gutierrez fu assegnata tutta la tenuta Ojo de Leon, che misurava più di 5000 ettari; ma, dopo la fuga della maggior parte delle famiglie, il Governo rivendette due terzi della medesima all'antico proprietario, signor Antonio Argumjonis.

A questo proposito mi permetto rilevare qui un errore in cui cadde l'egregio barone Aliotti (vedasi la relazione stampata nel n. 9 del *Bollettino dell'emigrazione*), il quale assegnò alle attuali Colonie, come terreno proprio, ossia posseduto dalle attuali famiglie, tutta la quantità destinata in origine alle singole Colonie, e che, per le ragioni indicate, è ritornata per la maggior parte proprietà del Governo. Questo errore produsse l'altro di dividere il valore della superficie originaria di terreno pel numero delle attuali famiglie, attribuendo a ciascuna una media di possesso, che non è nella realtà. E venendo al caso pratico, dirò come la tenuta Ojo de Leon, che misura 5269 ettari, è valutata dal menzionato scrittore *pesos* 33,730 (notisi però che il Governo pagò per quella stessa tenuta al suo proprietario la somma di *pesos* 24,000), e lo scrittore stesso, dividendo quel supposto valore pel numero delle famiglie, ne ricava una media ricchezza fondiaria per ciascuna di *pesos* 1351, che è una cifra molto più alta della vera. Così nella Colonia Porfirio Diaz e in quella di Carlos Pacheco, alle quali vennero dal Governo in origine assegnati 1349 e 2000 ettari rispettivamente, gli attuali coloni non posseggono, come già narrai, che poche diecine di ettari. Devo però subito notare che la ricerca del quantitativo di terreni posseduto attualmente da ogni singola Colonia, non è cosa facile, per la semplice ragione che molte sono le famiglie che hanno successivamente acquistato terreni da privati. Nelle Colonie, dove sono restate poche famiglie, si può accertarlo, come l'accertai facilmente. Ma dove, per contrario, le famiglie

sono molto numerose e molto sparse sovra un territorio alquanto esteso, un dato simile non si ottiene se non rivolgendosi direttamente alle famiglie stesse. E chi sa dirci dei terreni che vanno sotto il nome di un colono, quanta parte è stata realmente pagata da esso e quanta ne resta ancora da pagare? Per queste ed altre considerazioni, che ometto per brevità, bisognerà, anche in questa ricerca, contentarsi di calcoli approssimativi. E il primo di questi calcoli, il più sicuro, è la misura dei lotti distribuiti dal Governo alle famiglie nelle singole Colonie. Già ne detti il quantitativo per ognuna delle sei Colonie nella breve descrizione che ne feci più sopra, che qui giova riprodurre collettivamente.

	Numero attuale delle famiglie in ciascuna Colonia	Numero di ettari assegnati a ciascuna famiglia
Colonia Manuel Gonzalez . .	69	10
» Porfirio Diaz . . .	3	6
» Carlos Pacheco . .	4	12
» Diez Gutierrez . .	18	16
» Fernandez Leal . .	95	6
» Aldana	20	$4 \frac{1}{2}$

Moltiplicando il numero degli ettari per quello delle famiglie, non si otterrebbe il quantitativo di terreno governativo in possesso della collettività di ciascuna Colonia, ma del terreno originario soltanto, cioè di quello distribuito alle famiglie all'epoca della fondazione. In seguito, però, esse acquistarono, quale più, quale meno altri, terreni, sia dai privati, sia dal Governo. Queste addizioni ai lotti originari non sono facili a determinarsi, là dove la Colonia è molto numerosa.

Nella Colonia di Carlos Pacheco le quattro famiglie che vi rimangono possedevano, all'epoca della mia visita, complessivamente 44 ettari, una gran parte dei quali non era ancora stata pagata, come già accennai. Le tre famiglie superstiti della Colonia Porfirio Diaz, posseggono tutte insieme attualmente 121 ettari, di cui una gran parte acquistata da privati. Questi sono i dati certi. Per le altre Colonie, molto più numerose, non potei ottenere

altrettanta precisione, e dovetti accontentarmi di dati approssimativi. Le 95 famiglie della Colonia Fernandez Leal non ebbero più di 6 ettari per ciascuna, e quindi un totale di 570 ettari. Mi fu assicurato che la massima parte di quelle famiglie non solo non potè aumentare i rispettivi lotti, ma neppure pagare quei 6 ettari per intero. Perciò il totale possedimento di questa Colonia è rappresentato principalmente dai lotti originari, il cui ammontare si è già visto.

Al contrario, le 69 famiglie della Colonia Manuel Gonzalez pagarono interamente i loro lotti originari non solo, ma acquistarono quasi tutte altri terreni, sia da privati sia dal Governo. Dissi già quali tra esse posseggono il maggior numero di ettari. Mi fu impossibile però di determinare la cifra precisa per tutte quante. Interrogato in proposito il presidente, signor Santo Lazzeri, e altre famiglie tra le meglio informate, venni assicurato che la media di 15 ettari per ognuna delle 69 famiglie (e cioè 1035 in tutti) è quanto si può stabilire con il calcolo più approssimativo circa il terreno posseduto da questa Colonia.

La Colonia Aldana ebbe dal Governo, com'è noto, originariamente ettari 4 e mezzo per famiglia. In questa Colonia poche sono oggi le famiglie che non abbiano aumentato il lotto originario. Quelle dei due più vecchi coloni, Coppe, cioè, e Zanella, posseggono, come si è visto, più terreno di tutte. Ma per la maggior parte delle altre la quantità posseduta si aggira tra 4, 5 e 6 ettari. Venni assicurato dalle famiglie, al corrente di ciò che si svolge giornalmente in questa Colonia, che i terreni posseduti complessivamente da essa, ossia dal totale delle 20 famiglie, di cui detti la lista, non oltrepassano oggi i 200 ettari, di cui più di un terzo acquistati da privati.

Quanto alla Colonia Diez Gutierrez, delle 100 famiglie circa, che un giorno la popolarono, non ne restano oggi che 10, che sono designate coll'appellativo di *fundadores*, da cui sono discese le altre famiglie più giovani, facendo un totale di 18 famiglie. Avvicinai quasi tutte le 10 famiglie originarie anzidette e potei, coll'aiuto del

direttore della Colonia, signor Agabito Della Rosa, sapere il numero degli ettari che posseggono.

			Ettari
1.	Famiglia di	Giovanni Mezzuomo	300
2.	Id.	Antonio Lorenzini	112
3.	Id.	Andrea Vanzin	100
4.	Id.	Vittorio Zucchetti	75
5.	Id.	Alberto Zanella	70
6.	Id.	Teresa vedova di Andria	45
7.	Id.	Ugo Costantini	32
8.	Id.	Valentino Osti	16
9.	Id.	Pasquale Ferioli	16
10.	Id.	Maria vedova Zanella	16

Alle famiglie discendenti fu data dai rispettivi genitori una parte dei terreni originari e poche sono le nuove famiglie che hanno ingrandito il lotto ricevuto dai parenti. Perciò venni assicurato che il totale dei terreni posseduti dalle 18 famiglie di questa Colonia si aggira intorno agli 800 ettari, di cui la maggior parte venne acquistata dal Governo a prezzi che vanno dal minimo di *pesos* 4 al massimo di *pesos* 15 per ettaro, e non è stata ancora interamente pagata.

CONCLUSIONI.

Da quanto venni esponendo fin qui emerge, parmi, chiaramente che il tentativo di colonizzazione italiana intrapreso dal Governo messicano negli anni 1882-83 fu tutt'altro che un successo. Basti dire che dei 2581 emigranti, sbarcati in quel tempo a Vera Cruz e destinati a queste Colonie, oggi, dopo 20 anni, non ne restano che 1041, la quel cifra è formata in gran parte non dalle famiglie originarie, ma dai loro discendenti nati sul luogo: e che dei 22,468 ettari, che il Governo acquistò per la fondazione e lo sviluppo delle colonie, soltanto una meschina parte, meno cioè di 3000 ettari, si trova oggi in loro possesso.

Al mio ritorno nella capitale del Messico ebbi varie altre importanti interviste coi membri del Gabinetto, ai quali esposi le

impressioni del mio viaggio d'ispezione, e, in vista specialmente della richiesta che ci vien fatta da parte del Governo messicano di nuove famiglie per l'impianto di altre Colonie, credetti mio dovere di accennare anche alle cause che, a parer mio, maggiormente contribuirono all'insuccesso più o meno completo della maggior parte di quelle Colonie: poichè nessuna di esse si svolse e sviluppò conforme al piano originario dei fondatori. Le stesse Colonie di Aldana e di Manuel Gonzalez, che sono oggi le più prospere, devono il loro parziale successo non tanto alla direzione che impresse loro il Governo, quanto alle eccezionali virtù di quei coloni, pieni di energia e di abnegazione, dotati di non comune intelligenza e di molto senso pratico, e talmente ardimentosi da non esitare a lanciarsi da sè per vie nuove, ogni volta che quelle ufficiali non conducevano alla mèta. Lo stesso si può dire in qualche modo della Colonia Fernandez Leal, la più numerosa, per la quale lo *struggle for life* nei primi anni fu così forte che avrebbe finito, come le altre di Porfirio Diaz e Carlos Pacheco, col rimanere quasi deserta, se quei bravi coloni non si fossero dati ad altre specie di lavoro, oltrechè alla coltivazione, recandosi come braccianti fuori della Colonia, pur di guadagnare di che vivere, per sè e le loro famiglie.

E tornando all'esame delle cause a cui si deve l'esito non buono di quel primo tentativo di colonizzazione, io credo che non si possa esitare, dopo quanto ho esposto, ad ammettere, tra le cause più dirette di quell'insuccesso, le seguenti:

1° Reclutamento cattivo, affatto irrazionale, degli emigranti da parte dei soliti agenti in Italia, della cui opera si valse il Governo del Messico per l'impianto di quelle Colonie. Infatti, come si è visto, molti di costoro erano operai di fabbriche; altri, e non pochi, degli spostati, raccolti nelle città dell'Alta Italia, e noti alle questure come vagabondi e fannulloni della peggiore specie, i quali, appena il Governo cessò di passare loro la *peseta*, se la svignarono, piantando ogni cosa colla massima indifferenza. E il loro cattivo esempio fu, pur troppo, contagioso anche per i

buoni coloni, come si è visto nella Colonia di Carlos Pacheco ed altrove.

2° Il trasporto fatto con vapori che impiegarono dai 30 ai 40 giorni da Genova a Vera Cruz, con un trattamento a bordo dei più infelici, a segno che sorprende come anche la vecchia legge sulla emigrazione potesse tollerarlo, e per cui i morti nella traversata si contarono a diecine, specie tra i bambini, e i malati a centinaia. Le singole spedizioni, a confessione degli stessi emigranti, con cui parlai, e anche delle autorità che erano a riceverle, arrivarono in Vera Cruz in uno stato veramente deplorevole. Quella lunga e penosa traversata li aveva già accasciati e avviliti. Si leggevano nel volto di tutti le sofferenze e i patimenti per cui erano passati. Parevano muti e inebetiti. Molti, non in grado di continuare il viaggio di terra, furono trasportati nei vicini ospedali. Altri si ammalarono per istrada e dovettero essere diretti alla capitale. A questo fatto deve la sua fondazione la Colonia di Aldana. Molte di quelle famiglie, che la compongono oggi, erano destinate alla Colonia di Porfirio Diaz; ma dovettero invece passare parecchie settimane negli ospedali di Messico. Quando esse guarirono, non vi era più terreno per loro in detta Colonia; e volendo il Governo mantenere i suoi impegni, e non sapendo dove dirigerle, assegnò loro, come si è visto, quei pochi lotti di terra fuori della città, che nessuno allora avrebbe mai pensato suscettivi di coltivazione, e tanto meno poi che potessero servire di fondazione alla attuale Colonia.

3° Impreparazione del Governo. All'arrivo degli emigranti il piano coloniale non era stato ancora bene deciso, ragione per cui alcune spedizioni non poterono essere collocate così presto come sarebbe stato desiderabile. Molte famiglie furono trattenute per settimane e mesi in baracconi, a guisa di soldati in caserma; altre, e non poche, obbligate a girare per miglia e miglia, di tappa in tappa, prima che fosse loro data la finale destinazione, come si è visto nel caso della spedizione destinata alla Colonia Diez Gutierrez, in San Luis Potosi, che restò più di un anno nell'attesa del suo *ubi*

consistam, essendo stata mandata prima a Orizaba per riposarsi (!), poi nell'*hacienda* di San Antonio Guascaman e finalmente nella tenuta attuale, detta *Ojo de Leon*, dove le famiglie arrivarono, come si può immaginare, mezzo sfinite, e molte anche rattristate per la perdita di persone care sofferta durante quella penosa odissea.

4° La località non sempre bene appropriata per Colonie composte di emigranti italiani; terreni difficili e poveri in parecchi casi; e loro distribuzione mal fatta, per cui, oltre alle proteste per poca fertilità, si ebbero dalle famiglie lamenti per insufficienza dei lotti loro distribuiti.

5° La scelta quasi ovunque infelice dei delegati del Governo, a cui venne affidata la direzione, i quali con abusi e prepotenze misero il colmo allo scoraggiamento e quasi alla disperazione dei coloni, già, come si è visto, molto irritati e scontenti per altri motivi, cagionando così la diserzione in massa dalle incipienti Colonie.

Dopo aver detto queste ed altre cose ai Ministri anzidetti, credetti mio dovere aggiungere che per un nuovo esperimento era assolutamente necessario procedere con sistema affatto diverso da quello seguito nel 1882-83. Li pregai di dirmi se erano del mio avviso, e di indicarmi, in tal caso, con quali altri mezzi e a quali altre condizioni intenderebbero organizzare le nuove Colonie.

Sono lieto di poter dire qui pubblicamente che trovai i Ministri di agricoltura e delle finanze, signori Fernandez e Limantour, pienamente disposti e decisi a procedere in modo radicalmente diverso, nel nuovo esperimento che si propongono di fare, di maniera che nessuno degli errori commessi dalle passate amministrazioni in quel primo tentativo di colonizzazione dovrebbe poter ripetersi in un secondo esperimento. Il signor Fernandez era talmente persuaso della necessità di procedere con metodi diversi, che mi chiese di non insistere sulla mia domanda di conoscere fin d'ora i precisi intendimenti del Governo a questo riguardo, volendo, dopo quanto riferii circa le esperienze del mio viaggio,

studiare la quistione e fare delle proposte concrete e capaci di eliminare in pratica gl'inconvenienti da me notati e a cui si dovette l'insuccesso delle vecchie Colonie.

E così, d'accordo coi detti Ministri, signori Limantour e Fernandez, fu stabilito:

1° che il Governo messicano determinerebbe quanto prima la località da colonizzare, la quale dovrebbe possibilmente essere situata nella zona *templada*, siccome la più adatta per colonie italiane;

2° che insieme alla scelta del luogo e dei terreni comunicherebbe al R. Commissariato in Roma anche le condizioni che detto Governo ha in mente di fare alle famiglie agricole italiane, che volessero far parte delle nuove colonie.

In attesa delle proposte definitive che ci verranno inviate quanto prima dal Governo messicano, e che il Commissariato dovrà esaminare e discutere, stimo opportuno aggiungere qui alcune altre brevi considerazioni.

Delle tre zone, *caliente*, *templada* e *fria*, in cui si divide tutto l'immenso territorio di quella Repubblica (1,987,000 chilom. quadrati) non si può dire in modo assoluto che la zona *templada* sia la sola adatta per la nostra popolazione. L'ubicazione dei terreni può fornire un criterio molto migliore che non la qualità della zona. Infatti viaggiando in quel vastissimo paese, trovai più volte estesi tratti di terre caldissime, incastrati nella zona *templada*, e viceversa. Nella Bassa California, ad esempio, la media temperatura è di 25 centigradi, ma vi sono delle località dove si soffre il massimo caldo della *tierra caliente*. E si ascrive a questo fatto il nome che le fu dato dai primi suoi scopritori, che, approdando al porto di La Paz, con una temperatura da forno, non esitarono a chiamare quella regione coll'appellativo di *Calida Fornax*, donde il presente nome di California.

A questa varietà di clima in una stessa zona si deve se le due Colonie di Carlos Pacheco e di Manuel Gonzalez, sebbene ambedue a pochi passi dalla *tierra caliente*, godono di un clima

relativamente mite e sanissimo. Ciò è bene notare fin d'ora, perchè non si creda che basti dire zona temperata o zona calda per accettare o respingere le offerte che il detto Governo ci facesse nell'una o nell'altra di queste zone. In generale la zona *templada* è la più indicata per la nostra emigrazione agricola, ma potrebbe anche darsi che terreni scelti nella zona *caliente* fossero da preferirsi a quelli dell'altra. Perciò, qualunque possa essere l'offerta di terreni, che ci venisse fatta nel Messico non solo dal Governo, ma anche da privati a scopo di colonizzazione, sarà sempre indispensabile procedere al loro esame sul luogo, indipendentemente dalla zona a cui appartengono. Del resto quelle tre zone, dal punto di vista nostro, non corrispondono ai nomi che vengono loro dati. Infatti la zona cosidetta *fria* corrisponde a quella temperata di Europa, e perciò è anche la più popolata. I terreni di questa zona si trovano già tutti in mano di privati. Il Governo stesso, se dovesse fondarvi colonie, dovrebbe comprarli dai loro proprietari. La zona detta *templada* corrisponde a quella del mezzogiorno del vecchio continente ed è perciò più indicata, oltre che pel clima, anche per la varietà dei prodotti, che se ne possono ottenere. Ma nessuna di queste due zone vince in fertilità e magnificenza la *tierra caliente*, dove la natura non riposa mai, l'inverno essendovi sconosciuto; dove tutti i raccolti si succedono a brevi distanze tra loro; dove gli alberi non cessano mai di verdeggiare e di fiorire.

Quale regione più incantevole dell'Yucatan, dove gli Americani del Nord fanno oggi colossali fortune, piantandovi delle vere foreste di *rubber-tree* per la produzione del caoutchouc?

La *tierra caliente*, nelle parti sue sane o che si possono risanare facilmente, costituirebbe la migliore base per una colonizzazione con emigranti provenienti da climi caldi. Ivi le spese per il mantenimento di una famiglia sono molto minori che nelle altre due zone, mentre i suoi prodotti, come zucchero, arancie, cotone, caffè, agrumi, vainiglia, gomma elastica, tabacco, banane ed altri frutti tropicali, hanno, oltre a quello interno, un mercato

internazionale assicurato e di gran valore nei porti di Tampico e Vera Cruz, nonchè nelle grandi reti ferroviarie, che attraversano oggi la frontiera messicana, mettendo questi ed altri prodotti alla portata dei principali empori degli Stati Uniti. Per i suoi scopi coloniali gioverebbe grandemente che il Governo messicano potesse determinare geograficamente e con qualche precisione i tratti di territorio sano della zona *caliente;* ma, per quanto io sappia, nessuna pubblicazione di questo genere fu fatta da esso. In generale però si può dire che le parti malsane di quella zona si trovano lungo le coste, e ne partecipano perciò più o meno tutti gli Stati litorali, quali Vera Cruz, Tabasco e Tamaulipa sul Golfo del Messico; e la penisola di California, Sinaloa, Jalisco, Colima, Michoacan, Oaxaca e altri Stati lungo le coste del Pacifico. Ma le parti superiori di questi Stati, anche quando partecipano dei caratteri della *tierra caliente,* sono non di rado sane, specialmente quelle confinanti colla zona *templada,* le cui regioni cominciano, com'è noto, all'altezza di 1000 e continuano fino a 2000 metri sopra il livello del mare. Al di sopra di 2000 metri comincia la zona *fria,* formata da un immenso altipiano, la cosidetta *Meseta Central,* che comprende, oltre al Distretto federale colla città di Messico, gli Stati di Tlaxcala, Hidalgo, Queretaro, Guanajuato, Zacatecas, San Luis Potosi ed altri. Sebbene sia la più popolata grazie al suo clima, questa zona cosidetta fredda non produce che per soli 6 mesi dell'anno, cioè nella stagione delle pioggie, che, come dissi, dura da giugno a novembre, e la sua produzione è limitata ai cereali, ma più specialmente al *maiz,* all'allevamento del bestiame, dove sono buoni pascoli, (cosa questa non frequente per la mancanza d'irrigazione) e alla coltivazione del *Maguey* (*Century Plant*), di cui esistono grandi piantagioni in questa zona, estraendosi da detta pianta il *Palque,* la bevanda nazionale per eccellenza, il cui consumo è enorme in tutto il Messico. Non credo perciò che colonie agricole italiane potrebbero attecchire e prosperare in detta zona, a meno che non si costituissero alle porte delle grandi città, come quella di Aldana, per la produzione del latte

e del bestiame, o per la coltivazione di ortaggi, di cui vi è sempre un gran consumo nelle città del Messico, e specialmente nella sua capitale. Ma queste ed altre cose, più che ora, gioverà considerare e discutere quando ci saranno fatte conoscere le proposte e i criteri a cui il Governo messicano intende informare l'impianto delle nuove colonie. Qui mi sia lecito aggiungere a guisa di conclusione solo questo: che, cioè, dagli studi che ebbi campo di fare nel mio recente viaggio nel Messico, ho tratto la convinzione che una non piccola parte della nostra emigrazione rurale potrebbe venire convenientemente collocata nelle regioni agricole e temperate del suo territorio, data l'osservanza di certe condizioni, da cui, a mio parere, dipende il successo, e le quali dovranno essere oggetto di discussione e di accordi tra i due Governi. Sono anzi convinto che le sei colonie originarie avrebbero tutte sortito l'esito desiderato, se la loro organizzazione e sopratutto il loro trattamento fossero stati migliori, non dico da parte del Governo messicano, che fu sempre in buona fede e sinceramente desideroso di adempiere i patti stabiliti nei contratti colle famiglie (come ne ebbi le prove nelle colonie visitate), ma da parte degli uomini delegati a dirigerle, molti dei quali videro nella colonia una specie di feudo da sfruttare a loro esclusivo vantaggio, e, nelle famiglie, dei servi della gleba. Se il Governo messicano, come sembra deciso a fare, vorrà nel nuovo piano coloniale allontanare questa figura sinistra e tener conto anche delle altre cause sopra accennate, ritengo che non saremo molto lontani dal venire ad un accordo nell'interesse reciproco dei due paesi.

Ma, mentre non esito a dichiararmi favorevole (fatte sempre le riserve di cui sopra) all'introduzione nel Messico di famiglie agricole a scopo coloniale, mi guarderei bene dal consigliare per quel paese l'immigrazione in forti masse.

La mano d'opera dei nativi (Indios) diviene sempre più importante nello sviluppo economico del Messico, specie per quei lavori in cui dovrebbero cercare impiego i manovali e braccianti italiani, che oggi si recano di preferenza nell'America del Nord; e

vi si recano perchè in quel paese ricevono, com'è noto, un salario di lire 6.25 e 7 in oro al giorno, mentre nel Messico la concorrenza dei nativi che si contentano di mezzo dollaro d'argento, circa 20 soldi nostri, non permetterebbe loro di guadagnare abbastanza per vivere.

Il modo di vivere della massima parte degli indigeni non richiede che pochissima spesa. La *tortilla*, che è una focaccia fatta con farina di granturco, è il loro principale alimento. Dormono tutto l'anno in capanne, per terra, sopra una stuoia; il loro vestiario, sempre di cotone, non è meno semplice; un *poncho*, un cappello e un paio di pantaloni, formano il loro principale corredo per tutti i 365 giorni dell'anno. Ecco perchè nelle colonie italiane essi si contentano anche di due e tre *reali* al giorno (1 reale = $12\ ^{1}/_{2}$ centavos). Quando poi si pensa che sopra una popolazione di 12,578,861 (censimento dell'ottobre 1895) i bianchi, in gran parte Europei e Americani del Nord, non sono che 2,515,772, che la razza puramente Indiana è rappresentata dal 30 per cento, ossia da 3,773,658, e quella *mezclada* (cioè mista) dal 50 per cento, ossia da 6,289,431, ne viene per conseguenza che 15 milioni della popolazione del Messico può lavorare con salari che, anche quando sono relativamente alti, come nelle miniere e in alcuni opifici e fabbriche di tessuti (da *pesos* 1.50 a 2 *pesos* al giorno) rappresentano sempre la metà dei salari in vigore tra gli Americani del Nord.

Non arrivo quindi a comprendere perchè nella stampa messicana non di rado qualche scrittore esprima la sua meraviglia per il fatto che i nostri operai e braccianti si rechino altrove, anzichè al Messico. E ultimamente anche la " Sociedad de Geografia y Estadistica " della capitale, prendendo occasione da un articolo dell'on. Pugliese, pubblicato nella Rivista Italo-Americana (novembre 1902), in cui si esortano gli Italiani ad emigrare in quello Stato, convocò i suoi soci per discutere nuovamente quest'argomento, e dopo due intere sedute, in cui dai differenti oratori si espressero molte buone intenzioni, si finì col far voti perchè il

Governo messicano studiasse e risolvesse la questione d'accordo colla Società anzidetta e che, intanto, usasse tutti i suoi buoni uffici verso l'Italia per indurla a dirigere la sua emigrazione di braccianti alla Repubblica messicana, anzichè agli Stati Uniti.

In seguito a tale deliberazione, che venne anche pubblicata nei giornali locali, mi recai alla sede della Società ed ebbi una lunga intervista col presidente della medesima, avv. Felice Romero, che ringraziai anzitutto per gli apprezzamenti molto lusinghieri che la Società fece dell'emigrazione italiana, significandogli in pari tempo come da parte del R. Commissariato italiano non era nè minore nè meno sincero il desiderio di dirigere una parte della nostra emigrazione nel Messico, e che appunto per questo io mi trovavo nella capitale. Ma nè la Società, nè il Governo, nè altri, durante tutto il tempo che stetti là, potè dimostrarmi che gli emigranti nostri, venendo nel Messico, avrebbero trovato facilmente impiego e lavoro e a condizioni non inferiori a quelle che sono fatte loro negli Stati Uniti; e finchè non avremo questa dimostrazione, i voti emessi da quella Società, per quanto nobili e graditi, non potranmo mai indurre il Governo italiano a consigliare l'emigrazione per il Messico. Questo dissi al predetto signore, il quale dopo avere ascoltato attentamente i miei confronti dal punto di vista dei salari, non potè fare a meno di riconoscere che le mie obbiezioni erano per lo meno degne di un'altra seduta, che promise di convocare per discuterle, ma a cui, io, dovendo ripartire, non potei assistere.

Del resto una prova di quanto io affermo ci è data dalla colonia italiana che abbiamo attualmente nel Messico. È una colonia formata principalmente di professionisti e negozianti che fa onore all'Italia. Invano vi si cercherebbe la classe dei braccianti manovali italiani, che è invece così numerosa in Nuova York ed in altre città degli Stati Uniti.

Ultimamente venne anche istituita nella capitale del Messico, per iniziativa dei maggiorenti della città, una Camera di commercio e di lavoro, destinata a rendere ottimi servigi al com-

mercio tra i due paesi, nonchè ai nostri connazionali colà residenti. Ma nessuno di quell'autorevole sodalizio, a cominciare dal suo benemerito presidente, cav. Ulisse Bassetti, fino al suo egregio e coltissimo segretario, cav. A. Gancia, con cui discussi lungamente di questo e di altri argomenti, penserebbe neppure per un momento di consigliare il Governo italiano a dirigere la nostra emigrazione alla ventura nel Messico, così come si fa per gli Stati Uniti. Ma invece tanto da questi, quanto da altri distinti Italiani, tra cui mi è grato citare anche il nostro vice-console, signor Pollano, che delle cose messicane è studioso e familiarissimo, mi fu espresso concordemente il contrario avviso; come già lo aveva espresso il barone Alliotti, la cui recente relazione contiene informazioni ed apprezzamenti degni di tutta la nostra considerazione: e come pure ebbe più volte ad esprimermelo l'attuale nostro rappresentante, conte G. C. Vinci, che ha seguito e segue sempre con vivo interessamento le vicende della nostra immigrazione nella Repubblica messicana.

Laonde, per questi ed altri motivi, che troppo lungo sarebbe qui enumerare, non esito a concludere questo mio rapporto col dire: emigrazione agricola sì, sotto l'osservanza di condizioni da determinarsi, prima tra esse quella della concessione di terreni fertili ed in posizione salubre; emigrazione d'operai e braccianti no, finchè perdurino le difficoltà da me accennate.

NUOVA LEGGE SULL'IMMIGRAZIONE NEGLI STATI UNITI

Nel n. 11 del *Bollettino dell'emigrazione* fu data notizia di un progetto di legge sull'immigrazione presentato alla Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti d'America dall'on. Shattuc. Quel progetto, notevolmente modificato, specialmente nella parte che riguardava l'esclusione degli analfabeti, esclusione che non fu anzi approvata dal Senato, divenne legge dello Stato il 3 marzo 1903. Ne diamo qui appresso la traduzione.

Legge (3 marzo 1903, n. 162) che regola l'immigrazione degli stranieri negli Stati Uniti.

Fu stabilito dal Senato e dalla Camera dei rappresentanti degli Stati Uniti d'America, riuniti in Congresso, quanto appresso:

Art. 1. — Sarà applicata e riscossa un'imposta di due dollari per ogni singolo passeggiero, non cittadino degli Stati Uniti, o del Canadà, o delle Repubbliche di Cuba, e del Messico, il quale venga su una nave a vapore o a vela o su altra imbarcazione da qualsiasi porto straniero a uno dei porti degli Stati Uniti, oppure per ferrovia o con altro mezzo di trasporto da un territorio contiguo agli Stati Uniti. Detta somma sarà pagata al ricevitore doganale del porto o del distretto doganale nel quale i detti stranieri (1) sbarcano, o, quando manchi un ricevitore doganale nel porto o nel distretto, al ricevitore più vicino, dal capitano, agente, proprietario o consegnatario della nave o compagnia di trasporto.

Le somme così raccolte saranno versate alla tesoreria degli Stati Uniti e costituiranno un fondo permanente, da denominarsi « fondo dell'immigrazione » il quale verrà amministrato sotto la sorveglianza del Segretario del Tesoro per far fronte alle spese occorrenti a regolare l'immigrazione degli

(1) La legge, nel suo testo originale, dice sempre *aliens*, cioè stranieri, nella speciale significazione determinata al principio di questo art. 1. Però è ovvio che essendo la presente una legge concernente l'immigrazione, le disposizioni di essa, nel maggior numero dei casi, si riferiscono agli immigranti veri e propri. In tutti codesti casi la parola *aliens* è stata tradotta con la parola *immigranti*.

stranieri negli Stati Uniti ai termini della presente legge, e cioè alle spese delle decisioni delle Corti giudiziarie federali, e per l'ufficio del Commissario generale dell'immigrazione, nonchè per provvedere agli stipendi e alle spese dei funzionari, commessi e impiegati, incaricati dell'attuazione della presente legge. La nave che porta i detti stranieri nei porti degli Stati Uniti sta a garanzia della tassa imposta dal presente articolo, la quale rappresenta un debito del proprietario o dei proprietari della nave stessa verso lo Stato, il cui pagamento potrà essere imposto con ogni mezzo legale. La tassa non grava sugli stranieri di passaggio negli Stati Uniti, nè sugli stranieri che furono già una volta ammessi nel territorio dell'Unione e che, avendo già pagato la tassa, vogliono più tardi passare da una ad un'altra parte dell'Unione, attraverso territori stranieri ad essa confinanti, a meno che il Commissario generale dell'immigrazione, su ordine o coll'approvazione del Segretario del Tesoro, non disponga d'accordo con le compagnie di trasporto, ai termini dell'articolo 32 di questa legge, perchè venga in qualche altro modo effettuato il pagamento della tassa imposta da questo articolo agli stranieri che intendono di essere ammessi in transito e poi rientrare nel territorio dell'Unione, sia per tutti o per una parte di essi.

Art. 2. — Saranno escluse dall'ammissione negli Stati Uniti le seguenti categorie di stranieri: gli idioti, i pazzi, gli epilettici e le persone che furono colpite da pazzia durante il quinquennio precedente lo sbarco; le persone che hanno avuto due o più accessi di pazzia in qualunque tempo anteriore; i miserabili (*paupers*); le persone che possono cadere a carico della pubblica beneficenza; gli accattoni di professione; le persone affette da malattie ributtanti o contagiose; le persone che subirono condanne per truffa o per reati implicanti turpitudine morale; i poligami; gli anarchici e le persone che professano o predicano il sovvertimento colla forza o colla violenza del Governo degli Stati Uniti o di ogni altro governo od assetto legislativo (*forms of law*), o l'assassinio di pubblici funzionari; le prostitute e le persone che procurano o tentano di introdurre prostitute, o altre donne a scopo di prostituzione; quelli che, entro l'anno dalla loro ammissione negli Stati Uniti, sono stati espulsi perchè sbarcati in seguito ad offerta, sollecitazione, promessa od impegno di compiere negli Stati Uniti un lavoro o servizio di qualsiasi genere; ogni persona il cui biglietto o prezzo di trasporto è stato pagato con danaro non suo, o fu aiutata da altri a venire, tranne il caso che sia in modo positivo e sufficiente dimostrato che tali persone non appartengono ad una delle sopra indicate categorie di esclusi. Con quest'articolo, però, non si intende di impedire alle persone che risiedono negli Stati Uniti di chiamare presso di loro un congiunto o un amico, purchè questi non sia compreso nelle sopradette categorie di esclusi.

In forza di questa legge, non saranno respinte le persone che subirono condanne per reati puramente politici, non implicanti turpitudine morale. Inoltre potranno essere introdotti operai di una speciale abilità tecnica, se non si trovino negli Stati Uniti operai di simil genere disoccupati. Inoltre le disposizioni di questa legge concernenti il contratto di lavoro non comprendono l'esclusione di attori da teatro, di artisti, di conferenzieri, di cantanti, di ministri di qualsiasi culto, di professori in collegi o seminari, di coloro che esercitano una professione liberale riconosciuta tale e delle persone impiegate puramente in servizi domestici.

Art. 3. — È vietata l'introduzione negli Stati Uniti di una donna o ragazza a scopo di prostituzione, e chiunque introdurrà o tenterà d'introdurre una donna o ragazza negli Stati Uniti allo scopo anzidetto, o terra presso di sè o tenterà di tenere una donna o ragazza per tale scopo, sarà, in conseguenza di questa illegale introduzione, imputato di crimine, e, se sia provata la sua reità, punito con la pena del carcere per un tempo non inferiore a un anno e non superiore a 5 e con una multa non eccedente i 5000 dollari.

Art. 4. — È proibito ad ogni persona, compagnia, società o corporazione di anticipare in qualsiasi maniera il prezzo di trasporto, o di agevolare in qualche modo od incoraggiare l'introduziono o l'immigrazione di uno straniero negli Stati Uniti, in seguito ad offerta, sollecitazione, promessa od accordo verbale o scritto, espresso o tacito, fatto prima dell'introduzione di tale straniero, per compiere negli Stati Uniti un lavoro o servizio di qualsiasi genere, che richieda o no speciale abilità tecnica.

Art. 5. — Per ogni violazione d'una delle disposizioni dell'articolo 4 di questa legge, la persona, società, compagnia, o corporazione che se ne sia resa colpevole, coll'agevolare scientemente, incoraggiare o sollecitare l'immigrazione o l'introduzione di uno straniero negli Stati Uniti, per compiere un lavoro o servizio di qualsiasi genere, in seguito ad offerta, sollecitazione, promessa o accordo, espresso o implicito, verbale o scritto, relativamente allo straniero o con lo straniero stesso, sarà condannata a pagare per ogni singola infrazione una somma di 1000 dollari. Questa potrà essere reclamata e percepita dal Governo federale, o dall'individuo che per primo intenterà la relativa azione in nome proprio e a suo beneficio, compreso l'immigrante stesso che fu impegnato per lavori o servizi di ogni genere, come sopra è detto, colla stessa procedura con la quale le obbligazioni di tal natura sono fatte valere presso i tribunali degli Stati Uniti.

Possono essere iniziati processi distinti, per ogni singolo immigrante che abbia ricevuto promessa di lavoro o impiego di qualsiasi genere, come sopra è detto. È fatto obbligo al competente giudice distrettuale di dar seguito a

ogni giudizio, quando la relativa azione viene intentata dal governo degli Stati Uniti.

Art. 6. — Sarà cosa illegale, e giudicata una violazione dell'articolo 4 della presente legge, agevolare o incoraggiare l'introduzione di un immigrante, con promessa di impiego per mezzo di avvisi stampati e pubblicati all'estero, e l'immigrante, che venisse in questo paese in seguito ad uno di tali avvisi, sarà considerato come se venisse sotto promessa od accordo di lavoro, secondo quanto è indicato nell'articolo 2, e saranno applicate al caso le pene stabilite dall'articolo 5.

Il presente articolo non sarà applicabile al distretto di Colombia e agli Stati e Territori soggetti alla Confederazione, i quali pubblichino le facilitazioni da essi rispettivamente accordate agli immigranti.

Art. 7. — Nessuna compagnia di trasporto, nè proprietario o proprietari di navi, nè chiunque altro trasporti emigranti negli Stati Uniti, potrà direttamente o per mezzo di agenti, ovvero con incitamenti scritti, stampati o orali, sollecitare, stimolare, o incoraggiare l'immigrazione di stranieri negli Stati Uniti, eccetto che con ordinarie lettere commerciali, circolari, avvisi, o notizie orali, che informino delle partenze delle loro navi, e delle condizioni e facilitazioni del trasporto. Per ogni violazione di questa disposizione la compagnia di trasporto, il proprietario o i proprietari della nave, e chiunque altro eserciti il trasporto degli emigranti negli Stati Uniti, e gli agenti da loro impiegati, saranno soggetti alle pene imposte dall'articolo 5 di questa legge.

Art. 8. — Ogni persona, compreso il comandante, l'agente, il proprietario o il consegnatario di una nave, che introdurrà o sbarcherà negli Stati Uniti, per mezzo di navi o in altro modo, o chi tenterà, direttamente o per mezzo di altri, di introdurre o sbarcare negli Stati Uniti un emigrante non debitamente ammesso da un ispettore d'immigrazione o non abilitato a norma di legge ad entrare negli Stati Uniti, sarà ritenuto colpevole di reato, e, provata la sua reità, punito con una multa non eccedente i 1000 dollari, per ogni persona che avrà sbarcato o tentato di sbarcare, o anche col carcere per un periodo non inferiore a tre mesi nè superiore a due anni, o ad ambedue le pene.

Art. 9. — È proibito a qualunque persona ed a qualsiasi compagnia di trasporto, che non sia una di quelle che hanno linee ferroviarie penetranti negli Stati Uniti da territorio estero contiguo, o al proprietario, comandante, agente o consegnatario d'una nave, di introdurre negli Stati Uniti un qualsiasi emigrante affetto da malattia ributtante o contagiosa; e se risulterà al Segretario del Tesoro che l'emigrante così condotto negli Stati Uniti era affetto da tale malattia al momento dell'imbarco e che questa poteva fin d'allora essere constatata mediante un competente esame medico, tale persona o compagnia

di trasporto o padrone, comandante, agente o consegnatario della nave, pagherà al ricevitore doganale, nel distretto ove è situato il porto di sbarco, la somma di 1000 dollari, per ogni singola violazione alle disposizioni contenute in questo articolo; e a nessuna nave sarà concesso il foglio di partenza fino a quando tale multa, che non potrà essere condonata, non sarà pagata.

Art. 10. — La decisione della Commissione inquirente, di cui si parlerà in seguito, presa in base ad un certificato dell'ufficiale medico esaminante, sarà inappellabile per quanto riguarda l'esclusione di stranieri affetti da una malattia ributtante o contagiosa o da qualche inabilità mentale o fisica, che faccia cadere lo straniero in una delle categorie escluse dall'ammissione negli Stati Uniti, ai termini dell'articolo 2 di questa legge.

Art. 11. — Su certificato di un ufficiale medico degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti, comprovante che uno straniero escluso si trova, per malattia, inabilità fisica, o per l'età troppo giovanile, bisognoso d'aiuto, se tale straniero è accompagnato da un altro, la cui tutela o custodia gli sia indispensabile, il comandante, agente, proprietario o consegnatario della nave, con la quale tale straniero e chi lo accompagna sono stati trasportati, dovranno ricondurre l'uno e l'altro nello stesso modo col quale le navi debbono ricondurre gli altri stranieri respinti.

Art. 12. — All'arrivo di ogni straniero in un porto degli Stati Uniti, sarà obbligo del capitano o dell'ufficiale comandante del vapore, della nave o altra imbarcazione, di consegnare agli ufficiali d'immigrazione nel porto di sbarco. elenchi o liste di passeggieri, compilati nel momento e nel luogo dell'imbarco, e sarà in essi indicato, in risposta alle domande a margine, il nome per intero, l'età e il sesso di ogni straniero; se maritato o no; il mestiere o la professione; se sa leggere o scrivere; la nazionalità; la razza; l'ultima residenza; il porto di sbarco negli Stati Uniti; la destinazione ultima, se ne ha una, al di là del porto di sbarco; se ha un biglietto ferroviario per questa destinazione; se ha pagato del proprio il biglietto d'imbarco, o se gli è stato pagato da altra persona o da qualche associazione, società, comune o Stato, e, se così, da chi; se in possesso di 50 dollari, o se meno, di quanto; se va a raggiungere un parente od amico, e, in caso affermativo, di qual parente o amico si tratti e il nome e l'indirizzo di questo per intero; se l'immigrante fu altre volte negli Stati Uniti, e, in caso affermativo, quando e dove; se fu mai in prigione o in un ricovero di mendicità o in un manicomio; se poligamo; se anarchico; se viene in seguito ad offerta, invito, promessa o contratto, espresso o tacito, di lavoro; quale il suo stato di salute, mentale e fisico; se deforme o storpio, e, in caso affermativo, da quanto tempo e per quale causa.

Art. 13. — Tutti gli immigranti che arrivino per mare negli Stati Uniti

dovranno essere elencati in gruppi convenienti, e nessun elenco dovrà contenere più di 30 nomi. Ad ogni immigrante o capo di famiglia sarà dato un biglietto, sul quale sarà scritto il suo nome, il numero o la lettera dell'alfabeto indicante l'elenco in cui sono compresi il suo nome e il suo numero, per facilitare la di lui identificazione al momento dello sbarco. Ogni elenco dovrà essere controfirmato e contenere una dichiarazione giurata del capitano o ufficiale comandante della nave, o del primo o secondo ufficiale di bordo, prestata dinanzi a un funzionario d'immigrazione, al porto di sbarco con la quale dichiarazione si attesti che egli ha fatto visitare, per quanto riguarda le condizioni di salute fisica o mentale, ogni passeggiero dal medico di bordo, e che dal rapporto di detto medico e per sua propria cognizione egli crede che nessuno di essi sia idiota, mentecatto o accattone di professione, o tale da cadere a carico della pubblica beneficenza, o affetto da una malattia ributtante o contagiosa, o che sia stato condannato per un reato implicante infamia o turpitudine morale, o che sia poligamo o anarchico, o venuto sotto promessa o convenzione, espressa o tacita, di eseguire lavoro negli Stati Uniti, o che sia una prostituta; e che, infine, secondo la sua piena convinzione e conoscenza, le indicazioni offerte in tali elenchi, relativamente ad ognuno di detti passeggieri, sono vere ed esatte sotto ogni riguardo.

Art. 14. — Il medico di bordo di detta nave deve pure firmare ciascun elenco e analogamente giurare o affermare, dinanzi a un funzionario di immigrazione, nel porto d'arrivo, quali sono i suoi antecedenti professionali (*experience*) e le sue attitudini come medico e come chirurgo, e deve dichiarare che ha visitato personalmente ciascuno degli stranieri nominati nell'elenco e che il detto elenco, secondo quanto a lui risulta di piena conoscenza, è completo, vero ed esatto in tutti i particolari relativi alla condizione di salute mentale e fisica di detti passeggieri.

Se non si trovava a bordo della nave alcun medico, l'esame delle condizioni di salute fisica e mentale dei passeggieri, e la verifica degli elenchi saranno fatte da un medico competente, assunto (*employed*) dai proprietari della nave stessa.

Art. 15. — Nel caso in cui il capitano o comandante della nave trascurasse di consegnare ai detti funzionari americani d'immigrazione gli elenchi di tutti gli stranieri imbarcati, ai termini degli articoli 12, 13 e 14 di questa legge, egli dovrà pagare al ricevitore doganale del porto di sbarco la somma di 10 dollari, per ogni straniero di cui manchino negli elenchi le predette indicazioni.

Art. 16. — I funzionari preposti al servizio d'immigrazione, nel ricevere al porto di sbarco gli elenchi degli immigranti, a norma degli articoli 12, 13 e 14 di questa legge, dovranno andare, o mandare, in loro sostituzione,

assistenti idonei sulle navi, cui si riferiscono i detti elenchi, e quivi esaminare tutti gli stranieri, oppure i detti funzionari potranno ordinare il trasporto temporaneo di detti stranieri in una determinata località, per provvedere a detto esame. Tale trasporto temporaneo non sarà considerato come sbarco definitivo, nè esimerà la Compagnia, i proprietari, i capitani, agenti o consegnatari della nave che ha trasportati gli immigranti, da alcuno degli obblighi, a cui sarebbero tenuti nel caso in cui questi fossero rimasti a bordo, a norma delle disposizioni di questa legge. Nei luoghi in cui sia adibito un locale appòsito per la detenzione e l'esame degli immigranti, i funzionari d'immigrazione prenderanno cura di questi e le Compagnie di trasporto, i capitani, ecc. delle navi che li hanno trasportati, sarannno sciolti dalle responsabilità derivanti dalla temporanea detenzione di detti immigranti fino al momento in cui questi ritorneranno sulla nave.

Art. 17. — L'esame delle condizioni di salute fisica e mentale di tutti gli stranieri in arrivo sarà fatto dagli ufficiali medici addetti al servizio degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti, che abbiano compiuto almeno due anni di pratica, dopo la laurea. Essi dovranno attestare per opportuna informazione dei funzionari d'immigrazione e delle Commissioni speciali d'inchiesta, di cui si parla in seguito, tutti, ad uno ad uno, i difetti fisici e mentali e le malattie da loro riscontrate in ogni passeggiero, e, se gli ufficiali medici al servizio degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti non fossero competenti a giudicare di alcuni casi dubbi, potranno essere chiamati dei medici civili, che abbiano non meno di quattro anni di pratica, e alle condizioni indicate dal Commissario generale dell'immigrazione, su ordine o con l'approvazione del Segretario del Tesoro. L'Ufficio ederale d'igiene e l'Amministrazione degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti saranno rimborsati, secondo le norme emanate dal Segretario del Tesoro, di tutte le spese da loro sostenute nel fare eseguire le visite mediche degli immigranti.

Art. 18. — I proprietari, il capitano e gli agenti di una nave che trasporti un immigrante agli Stati Uniti dovranno prendere le dovute precauzioni, per impedire lo sbarco di detto immigrante in tempo o luogo diversi da quelli indicati dai funzionari di immigrazione, e qualsiasi proprietario, ecc., di tale nave, che sbarcasse o permettesse lo sbarco a qualsiasi straniero in tempo o luogo diversi da quelli indicati dai funzionari d'immigrazione, sarà considerato colpevole di infrazione e, se in seguito alle risultanze del giudizio sarà ritenuto reo, punito con una multa non inferiore a 100 dollari, nè superiore a 1000, per ogni immigrante così sbarcato, oppure col carcere per un tempo non eccedente un anno, o con entrambe queste pene. L'immigrante così sbarcato sarà ritenuto colpevole di contravvenzione alla presente legge ed espulso dal territorio degli Stati Uniti.

Art. 19. — Tutti gli stranieri, introdotti nel territorio della Confederazione, in contravvenzione alla presente legge, saranno, se possibile, rimandati immediatamente ai rispettivi loro luoghi d'imbarco, sulle navi che li hanno trasportati. La spesa del loro mantenimento, durante la dimora negli Stati Uniti, e la spesa di rimpatrio saranno a carico del proprietario o dei proprietari delle navi, sulle quali rispettivamente giunsero; e se il comandante, agente, proprietario o consegnatario d'una di dette navi si rifiutasse di ricondurli sulla stessa o su altra sua nave, o trascurasse di trattenerli su di questa, o rifiutasse di ricondurli al porto straniero nel quale furono imbarcati e di pagare la spesa del loro mantenimento durante il loro soggiorno negli Stati Uniti, sarà dichiarato colpevole di infrazione alla legge, e, se convinto reo, punito con una multa non minore di 300 dollari per ogni singola infrazione, e la nave non avrà il permesso di partenza fino a che tale multa non sarà pagata. Il Commissario generale dell'immigrazione, su ordine, o con l'approvazione del Segretario del Tesoro, potrà sospendere, sotto date condizioni, determinate da detto Commissario generale, l'espulsione di qualsiasi emigrante convinto d'essere venuto in seguito a promessa o contratto di lavoro o di occupazione di qualsiasi specie, se, a suo giudizio, la testimonianza di tale persona sia necessaria nel procedimento penale incoato contro i violatori delle disposizioni contenute negli articoli 4 e 5 di questa legge. Le spese di mantenimento di una persona così trattenuta saranno pagate sul fondo degli immigranti. Ma nessun straniero, che risulti, a termine dell'articolo 17 di questa legge, affetto da malattia ributtante o contagiosa, non compresa fra quelle per cui si renda necessaria la quarantena, potrà sbarcare, per sottoporsi a cura negli ospedali degli Stati Uniti.

Art. 20. — Ogni straniero venuto negli Stati Uniti in violazione alla legge, o che risulterà vivere a carico della pubblica beneficenza per cause preesistenti allo sbarco, sarà respinto, secondo le disposizioni di cui agli articoli seguenti, al paese dal quale venne, in qualsiasi momento, entro i due anni dal suo arrivo, e a spese (inclusavi metà di quelle del trasporto di terra al porto di espulsione) della persona che lo abbia condotto negli Stati Uniti, o se ciò non può ottenersi, a spese del fondo degli immigranti.

Art. 21. — Quando il Segretario del Tesoro venga a cognizione che negli Stati Uniti è stato trovato un emigrato in contravvenzione alle disposizioni di questa legge, potrà ordinare ch'esso, entro tre anni dal suo sbarco o dalla sua entrata negli Stati Uniti, sia preso e rinviato al paese d'imbarco, con le modalità contenute nell'articolo 20 di questa legge, o, se ciò non fosse possibile, a spesa del fondo dell'immigrazione. Se il comandante, ecc., della nave trascurasse o si rifiutasse di adempiere l'ordine del Segretario del Tesoro d'imbarcare, custodire e ricondurre al luogo d'imbarco lo straniero

espulso a norma di questo articolo, sarà condannato alle pene prescritte nell'articolo 19 di questa legge.

Art. 22. — Il Commissario generale d'immigrazione, oltre agli altri obblighi che possano per legge essergli assegnati, dovrà provvedere, sotto la direzione del Segretario del Tesoro, per la retta esecuzione di tutte le leggi riferentisi all'immigrazione degli stranieri negli Stati Uniti, e sarà investito d'autorità e sorveglianza su tutti i funzionari, commessi ed impiegati del suo ufficio. Egli potrà stabilire norme e regolamenti, prescrivere le forme dei contratti, dei rapporti, permessi d'entrata, e di altri documenti; potrà emanare di tanto in tanto istruzioni che non sieno in opposizione alla presente legge, nel modo che stimerà più opportuno per dar vigore alle disposizioni in essa contenute e per difendere il Governo degli Stati Uniti e gli immigranti da possibili frodi ed inganni, e avrà facoltà di stipulare contratti per la sussistenza e l'aiuto di detti immigranti, qualora cadessero in miseria o avessero bisogno di pubblica assistenza: tutto ciò sotto la direzione o con l'approvazione del Segretario del Tesoro. Sarà pure dovere del Commissario generale dell'immigrazione di distaccare funzionari dell'ufficio d'immigrazione, quando a suo avviso ciò si renda necessario, per assumere informazioni circa il numero degli stranieri detenuti negli istituti penali, nei riformatori e negli istituti pubblici e privati di beneficenza, nei diversi Stati e possedimenti dell'Unione, nel distretto di Colombia, o in altro territorio dipendente dagli Stati Uniti, e per informare i funzionari di tali istituti delle disposizioni della legge relative all'espulsione degli immigranti caduti a carico della pubblica beneficenza. A tale scopo il Commissario generale dell'immigrazione, previa approvazione del Segretario del Tesoro, potrà inviare, tutte le volte che lo crederà necessario per raggiungere gli scopi della presente legge, i propri funzionari per missioni temporanee all'estero.

Art. 23. — Le attribuzioni dei Commissari d'immigrazione saranno di carattere amministrativo, e verranno determinate, in modo circostanziato, da norme preparate sotto la direzione o con l'approvazione del Segretario del Tesoro.

Art. 24. — Gli ispettori dell'immigrazione e gli altri funzionari adibiti allo stesso ufficio (commessi ed impiegati) saranno d'ora innanzi nominati dal Segretario del Tesoro; e da questo saranno pure fissati, aumentati, o diminuiti, secondo i casi, i loro stipendi, su proposta del Commissario generale dell'immigrazione ed a norma delle disposizioni della legge sui pubblici funzionari, del 16 gennaio 1883. Nessuna disposizione, però, contenuta nella presente legge, potrà alterare il modo di nomina dei Commissari dell'immigrazione nei porti degli Stati Uniti, determinato dal *Civil Appropriation Act* del 18 agosto 1894, o il grado ufficiale dei commissari già nominati.

I funzionari dell'immigrazione avrannò facoltà di ricevere i giuramenti e di raccogliere ed esaminare le prove presentate da ogni immigrante a sostegno del suo diritto all'ammissione nel territorio e, se necessario, di redigere una memoria scritta su tali testimonianze. Se una persona, a cui sia stato richiesto il giuramento, secondo le disposizioni di questa legge giuri scientemente il falso su qualsiasi circostanza riferentesi al diritto di ammissione di uno straniero negli Stati Uniti, sarà considerata colpevole di falso giuramento e punita, a norma degli articoli 153 e 98 degli *United States Revised Statutes*. Qualora la decisione di un funzionario dell'immigrazione sia favorevole all'ammissione di uno straniero, essa può essere soggetta a contestazione da parte di un altro funzionario d'immigrazione, e, in seguito a tale contestazione, lo straniero sarà esaminato, per le necessarie indagini, da un ufficio speciale (*Board of special Inquiry*). L'immigrante, che, al porto di sbarco, non sembri all'ispettore d'immigrazione aver chiaramente e indubbiamente diritto allo sbarco, sarà trattenuto per essere sottoposto all'esame di detto ufficio.

Art. 25. — Le Commissioni speciali d'inchiesta saranno costituite dai Commissari d'immigrazione, nei vari porti d'arrivo, ogni qualvolta ciò si ritenga necessario pel pronto disbrigo di tutti i casi di detenzione di immigranti, a norma delle disposizioni della legge. Esse saranno composte di tre membri, scelti di volta in volta tra i funzionari dell'immigrazione, dipendenti dal Commissario generale, con l'approvazione del Segretario del Tesoro. Nei porti in cui esistessero meno di tre Ispettori d'immigrazione, il Segretario del Tesoro, su proposta del Commissario generale, potrà designare altri funzionari degli Stati Uniti a far parte di simili uffici. Questi avranno autorità di decidere sull'ammissione o no allo sbarco d'uno straniero che sia stato debitamente trattenuto in esame. Tutte le udienze dinanzi a questi uffici saranno tenute a porte chiuse, ma gli uffici stessi stenderanno completi resoconti degli esami da loro eseguiti e di tutte le testimonianze addotte. Perchè la decisione sia valida, basta che sia stata presa da due membri: essa sarà definitiva, ma lo straniero o il membro dissenziente potrà inoltrare appello, pel tramite del Commissario d'immigrazione del porto d'arrivo o del Commissario generale d'immigrazione, al Segretario del Tesoro, la cui decisione sarà definitiva: l'appello sospende ogni azione relativa a qualunque disposizione da prendersi circa lo straniero, la cui sorte rimane sospesa fino a che il Commissario d'immigrazione del porto d'arrivo abbia ricevuto la decisione del Segretario del Tesoro.

Art. 26. — Nessuna obbligazione o garanzia scritta od orale, fatta allo scopo di assicurare che un immigrante non cadrà a carico della pubblica beneficenza, potrà essere ricevuta da persona qualsiasi o Istituto, Associazione

o Società di beneficenza o di mutuo soccorso, senza l'autorizzazione, che verrà rilasciata caso per caso, del Commissario generale dell'immigrazione, con l'approvazione scritta del Segretario del Tesoro.

Art. 27. — Nessun'azione o nessun procedimento per infrazione alle disposizioni di questa legge, potranno essere fissati (*settled*), compromessi o sospesi senza il consenso motivato della Corte, presso la quale l'azione è stata registrata o il procedimento è pendente.

Art 28. — Nessuna disposizione della presente legge potrà influire su qualsiasi azione giudiziaria, civile o penale, già iniziata sotto l'impero di altra legge o di altre leggi modificate da questa; tali azioni civili o penali avranno corso in giudizio come se la presente legge non esistesse.

Art. 29. — Le Corti giudiziarie distrettuali e di circoscrizione (*circuit*) sono d'ora in poi investite di piena e valida competenza su tutti i processi civili e penali, promossi in base a violazioni delle disposizioni di questa legge.

Art. 30. — Dal 1° gennaio 1903 tutte le concessioni per il cambio delle monete, il trasporto dei passeggieri e del loro bagaglio, l'esercizio dei ristoranti e ogni altra concessione di simil natura, nelle stazioni d'arrivo degli immigranti negli Stati Uniti, saranno rilasciate in seguito a pubblico concorso, secondo le condizioni e i limiti che il Commissario generale dell'immigrazione prescriverà, su ordine o con l'approvazione del Segretario del Tesoro. Le bevande inebrianti non potranno esser messe in vendita in tali stazioni, e il danaro ricavato dalle concessioni, di cui sopra è parola, sarà versato al Tesoro degli Stati Uniti, a favore del fondo degli immigranti.

Art. 31. — Per motivi di pubblica sicurezza e perchè siano resi possibili gli arresti per reati, a norma delle leggi degli Stati e Territori della Confederazione, ove trovansi le varie stazioni d'arrivo degli immigranti, i funzionari in servizio presso tali stazioni, potranno, qualora sia necessario, chiedere l'intervento dei funzionari locali dello Stato o del Municipio, incaricati di fare eseguire tali leggi, e su quelle stazioni si estenderà il potere di tali funzionari e la giurisdizione delle Corti giudiziarie locali.

Art. 32. — Il Commissario generale dell'immigrazione, su ordine o coll'approvazione del Segretario del Tesoro, prescriverà delle norme circa l'entrata e l'esame degli immigranti dalla frontiera del Canadà o del Messico, in modo da non trattenere, impedire o recar noie senza necessità ai passeggieri ordinari, che viaggiano tra gli Stati Uniti e quei paesi, e avrà facoltà di stipulare, allo scopo anzidetto, opportuni accordi con le linee straniere di trasporto.

Art. 33. — Agli scopi della presente legge, le parole: *Stati Uniti*, adoperate nel titolo e nei vari articoli, significano non solo gli Stati Uniti, ma

anche ogni mare e lago (*waters*) e ogni territorio e località attualmente dipendente dal Governo dell'Unione.

Art. 34. — Nessuna bevanda inebriante, di qualsiasi genere, sarà venduta nell' interno degli edifici del Governo adibiti ai servizi d'immigrazione.

Art. 35. — L'espulsione degli stranieri, arrestati negli Stati Uniti, dopo esservi entrati, e riconosciuti come illegalmente entrati a norma delle disposizioni di questa legge, si eseguirà verso i porti transatlantici o transpacifici, dai quali detti stranieri s'imbarcarono per gli Stati Uniti, o, se s'imbarcarono per un territorio straniero contiguo a quelli dell'Unione, l'espulsione si farà al porto nel quale gli stranieri si imbarcarono per detto territorio.

Art. 36. — Tutte le disposizioni di leggi e parti di leggi, che non sono in armonia con la presente, sono abrogate. Questa legge, però, non avrà forza di abrogare, alterare o emendare le leggi esistenti, emanate per regolare l'immigrazione ed esclusione di Cinesi o di altri individui di loro razza.

Art. 37. — Ogni qualvolta uno straniero abbia fissato il proprio domicilio nel territorio degli Stati Uniti ed abbia avanzata domanda preliminare d'acquisto della cittadinanza americana e fatto, dopo ciò, venire sua moglie o i figli minorenni a raggiungerlo, se detta moglie o alcuno di detti figli sia trovato affetto da malattia contagiosa, e si è provato che tale malattia fu, su attestazione del medico esaminante del porto d'arrivo, contratta a bordo del bastimento sul quale furono trasportati, essi saranno trattenuti, secondo norme da stabilirsi dal Segretario del Tesoro, fino a tanto che si possa determinare se la malattia sia facilmente curabile, e se possa loro permettersi lo sbarco senza danno per altre persone, e non saranno respinti fino a chè non venga ciò accertato.

Art. 38. — Chiunque neghi o s'opponga alla autorità di ogni governo costituito, o sia membro od affiliato ad un'associazione che si proponga tale negazione od opposizione, insegni o propugni il dovere, la necessità o la convenienza di aggredire ed uccidere qualsiasi funzionario del Governo degli Stati Uniti o degli altri governi costituiti, in considerazione del carattere ufficiale che quegli riveste, non potrà ottenere il permesso di entrare negli Stati Uniti o in un territorio dipendente. Questa disposizione sarà fatta rispettare dal Segretario del Tesoro colle norme e regole che all'uopo prescriverà.

Chiunque scientemente aiuti od assista una tale persona ad entrare negli Stati Uniti o in qualunque territorio o luogo soggetto alla loro giurisdizione, o cooperi o cospiri con qualsiasi persona nel permettere o procurare ad essa l'entrata negli Stati Uniti, eccetto che in conformità alle norme e ai regolamenti stabiliti dal Segretario del Tesoro, sarà condannato ad una multa non

superiore a 5000 dollari, o al carcere per un periodo non inferiore ad un anno e non superiore a 5, o ad ambedue queste pene.

Art. 39. — Chiunque neghi o si opponga ad ogni governo costituito, o sia membro od affiliato ad un'associazione che abbia per fine od insegni simile negazione od opposizione o che patrocini od insegni il dovere, la necessità o la convenienza di aggredire od uccidere qualsiasi funzionario del Governo degli Stati Uniti o di qualunque altro governo costituito, a causa del carattere ufficiale che quegli riveste, o che abbia violato una delle disposizioni di questa legge, non potrà ottenere la naturalizzazione o divenire cittadino degli Stati Uniti. Tutte le Corti giudiziarie e i tribunali e tutti i giudici e funzionari che ne fan parte, i quali hanno competenza a decidere sulle domande di naturalizzazione, o devono eseguire pratiche relative a tali domande, dovranno indagare accuratamente sui precedenti dell'istante, e, prima di emanare l'ordine definitivo e rilasciare la carta di cittadinanza, dovranno far registrare la deposizione giurata dell' interessato e, nei limiti della possibilità, anche quella dei suoi testimoni; detta deposizione dovrà contenere e affermare la verità di ogni fatto importante che sia richiesto per la concessione della naturalizzazione. Tutti i decreti definitivi e certificati di accordata naturalizzazione dovranno d'ora in poi fare speciale menzione del fatto che dette deposizioni sono state debitamente raccolte e registrate, e saranno nulli tutti i decreti e certificati privi di questa dichiarazione.

Chiunque, per proposito, procuri la naturalizzazione americana a persone che siano in contravvenzione alle disposizioni di questo articolo, sarà condannato ad una multa non superiore a 5000 dollari, o al carcere per un periodo non superiore a 10 anni, o ad ambedue queste pene; e la Corte giudiziaria dovrà, per conseguenza, esaminare e dichiarare nulli tutti i decreti e i certificati che ammisero tali persone a godere dei diritti di cittadinanza americana. Le Corti, presso le quali si esaminano le predette infrazioni alla legge, saranno quindi competenti ad emanare tali sentenze di nullità dei diritti di cittadinanza.

Chiunque scientemente aiuti, consigli od incoraggi una delle anzidette persone a chiedere ed ottenere la naturalizzazione o a redigere i documenti preliminari per diventare cittadino americano, o chiunque, in un procedimento di naturalizzazione, scientemente procuri o dia falsa testimonianza, circa un fatto materiale del quale sia richiesta la prova in tale procedimento, sarà condannato ad una multa non superiore a 5000 dollari, o al carcere per un periodo non eccedente i 10 anni, o a tutte e due queste pene.

Le sopraindicate disposizioni concernenti la naturalizzazione non entreranno in vigore che dopo 90 giorni dall'approvazione di questa legge.

MOVIMENTO DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA

per paesi transoceanici nel 1° trimestre dell'anno 1903.

Diamo qui appresso notizia del numero degli emigranti partiti durante il 1° trimestre del corrente anno dai porti di Genova, Napoli e Palermo. Aggiungiamo le cifre degli emigranti provenienti dall'Italia e partiti nello stesso periodo di tempo dal porto di Havre con i piroscafi della *Compagnie générale transatlantique*, autorizzata come vettore per la linea Havre-Nuova York. I dati seguenti sono estratti dai registri di contabilità del Commissariato, nei quali è presa nota delle tasse versate dai vettori in ragione del numero degli emigranti trasportati (articolo 28 della legge sull'emigrazione).

Il totale degli emigranti partiti durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo dell'anno 1903 fu di 78,750, in confronto di 71,810 partiti nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, con una differenza in più per quest'anno di 6940 emigranti.

Emigranti partiti dal 1° gennaio al 31 marzo 1903 in confronto con quelli partiti nel 1° trimestre 1902.

PORTI di destinazione	Anno 1902					Anno 1903				
	Porti d'imbarco				Totale	Porti d'imbarco				Totale
	Genova	Napoli	Palermo	Havre e altri porti		Genova	Napoli	Palermo	Havre e altri porti	
Stati Uniti	2,808	43,353	902	2,941	50,004	3,499	59,100	3,973	3,899	70,471
Brasile	12,233	1,719	»	»	13,952	2,032	784	»	»	2,816
Plata	7,224	268	»	»	7,492	5,261	»	»	»	5,261
Altre destinazioni	305	»	»	57	362	158	44	»	»	202
Totale	22,570	45,340	902	2,998	71,810	10,950	59,928	3,973	3,899	78,750

Gli emigranti partiti nel 1° trimestre dell'anno 1903, in confronto del 1° trimestre dell'anno 1902, si dividevano per età come appresso:

	1° trimestre 1902	1° trimestre 1903
Al di sotto di un anno.	1,039	514
Da un anno a cinque anni non compiuti.	3,536	1,915
Da 5 a 10 anni non compiuti.	3,589	1,917
Al di sopra di 10 anni.	63,646	74,404
	71,810	78,750

Durante il 1° trimestre 1903 il minor numero di emigranti si ebbe nel mese di gennaio (14,104); maggiore fu il numero nei mesi di marzo (40,652) e di febbraio (23,994).

Nel prospetto che segue indichiamo il numero degli emigranti partiti mensilmente dal 1° gennaio al 31 marzo 1903, divisi per porti d'imbarco e porti di destinazione.

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta dal 1° gennaio al 31 marzo 1903.

MESE	PORTO D'IMBARCO	EMIGRANTI secondo i porti di destinazione: Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	TOTALE
Gennaio 1903.	Genova	1,924	662	518	40	19	3,163
	Napoli	»	292	8,554	10	»	8,856
	Palermo	»	»	1,362	»	»	1,362
	Havre	»	»	723	»	»	723
	Totale . . .	1,924	954	11,157	50	19	14,104
Febbraio »	Genova	1,408	450	1,339	32	13	3,242
	Napoli	»	225	18,801	2	»	19,028
	Palermo	»	»	527	»	»	527
	Havre	»	»	1,197	»	»	1,197
	Totale . . .	1,408	675	21,864	34	13	23,994
Marzo »	Genova	1,929	920	1,642	34	20	4,545
	Napoli	»	267	31,745	32	»	32,044
	Palermo	»	»	2,084	»	»	2,084
	Havre	»	»	1,979	»	»	1,979
	Totale . . .	1,929	1,187	37,450	66	20	40,652
Totale dal 1° gennaio al 31 marzo 1903.		5,261	2,816	70,471	150	52	78,750

Segue il prospetto riassuntivo dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1903 colla indicazione della tassa pagata dai vettori.

Emigranti italiani partiti per paesi transoceanici dal 1° gennnaio 1902 al 31 marzo 1903 (Risultati definitivi).

MESI	Emigranti secondo i porti di destinazione							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio 1902	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio »	2,502	4,175	15.450	69	104	62	22,362	165,996
Marzo »	1,684	4,005	27,023	50	7	»	32,769	248,222
Aprile »	1,740	1,494	28,146	65	25	»	31,470	240,118
Maggio »	2.280	617	30,766	79	13	»	33,755	253,966
Giugno »	1,001	725	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Luglio »	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto »	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112	87,766
Settembre »	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Ottobre »	6,284	2,137	16.684	26	18	»	25,149	182,636
Novembre »	5.866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,336
Dicembre »	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902. . . .	32,100	23,931	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880
Gennaio 1903	1,924	934	11,157	50	19	»	14,104	106.090
Febbraio »	1,408	675	21,864	34	13	»	23,994	185,792
Marzo »	1.929	1,187	37,450	66	20	»	40,632	314.848
Totale dal 1° gennaio al 31 marzo 1903.	5,261	2,816	70,471	150	52	»	78,750	606,730

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Emigranti italiani in alcuni distretti del dipartimento di Marsiglia. — Ogni anno, durante la primavera, si verifica nei dipartimenti di Gard, Hérault e Aude una immigrazione temporanea di contadini italiani, appartenenti per la maggior parte alle provincie di Salerno e di Cosenza, i quali si recano in quei dipartimenti per occuparsi nella coltivazione dei vigneti.

Il R. Console d'Italia a Marsiglia comunica che i proprietari dei detti dipartimenti hanno quest'anno sospeso i lavori a causa di una improvvisa gelata che tolse ogni speranza di futuro raccolto. I contadini già arrivati, privi di mezzi e di lavoro, dovettero rivolgersi al Consolato pel rimpatrio.

Le autorità sono pregate di dissuadere i contadini che fossero in procinto di partire, dal recarsi nei dipartimenti francesi sopra indicati (*Circolare in data* 3 *giugno* 1903).

Emigrazione nel principato di Monaco. — Il R. Vice Console d'Italia in Monaco informa che i lavori edilizi già in corso nel Principato sono ormai quasi compiuti. Per questo motivo, ed essendo l'area fabbricabile nel Principato quasi interamente coperta, si prevede un forte ristagno nei lavori, e quindi una notevole diminuzione nella ricerca della mano d'opera. (*Circolare in data* 3 *giugno* 1903).

Emigrazione in Svizzera. — Un gran numero di operai italiani affluisce presentemente a Zweisimmen (Cantone di Berna) nella speranza di trovare occupazione nei lavori per la costruzione della ferrovia Zweisimmen-Saanen-Bulle.

Si avverte, affine di impedire un'inutile affluenza di operai, che l'impresa della ferrovia summenzionata ha già ricevuto un numero di domande superiore a quello degli operai che avrà bisogno di assumere in servizio (*Circolare in data* 5 *giugno* 1903).

Emigrazione a Trieste. — La R. Ambasciata d'Austria-Ungheria in Roma, ha comunicato in data 6 maggio u. s. al Ministero degli Affari Esteri che a Pirano, nel distretto di Capodistria, si è verificato un caso di vaiuolo, che risulta essere stato importato da Bari. In seguito a ciò la Luogotenenza di Trieste, con decreto in data 7 aprile, ha invitato gli imprenditori di costruzioni e i proprietari di stabilimenti industriali a non arruolare operai che giungono dall'Italia per prendere parte alla costruzione delle linee ferroviarie attualmente in corso, se non siano muniti di un certificato comprovante che sono stati sottoposti alla vaccinazione nel corso degli ultimi cinque anni (*Circolare in data* 3 *giugno* 1903).

Emigrazione in Germania. — Il R. Ambasciatore a Berlino richiama l'attenzione del Commissariato sul numero considerevole di Italiani che si recano in Germania privi di mezzi e senza essersi previamente assicurato il lavoro, riducendosi poi a cercare l'elemosina.

L'offerta di mano d'opera in Germania è superiore al bisogno e sono numerosi gli operai, specialmente italiani, che si trovano in attesa di una occupazione, che non trovano.

Le autorità governative e comunali e i comitati per l'emigrazione vorranno far presente questo stato di cose agli operai italiani che intendessero recarsi in Germania in cerca di lavoro, persuadendoli a non partire, se prima non abbiano un lavoro assicurato (*Circolare in data* 5 *giugno* 1903).

Emigrazione in Bosnia-Erzegovina. — Continua nella Bosnia-Erzegovina l'affluenza di braccianti italiani, specialmente delle provincie del mezzogiorno, i quali domandano di occuparsi nei lavori della ferrovia che da Serajevo giungerà al confine orientale della Bosnia.

Il R. Console in Serajevo avverte che i salari dati per i lavori di quella ferrovia sono insufficienti ai bisogni del lavoratore, e, oltre a ciò, che gli operai colpiti da infortunî non hanno diritto ad indennizzi e che le condizioni di clima e di luogo sono sfavorevoli. Pertanto il Commissariato rinnova ai nostri operai il consiglio di non recarsi nella Bosnia-Erzegovina, per impiegarsi in quei lavori (*Circolare in data 5 giugno* 1903).

Ferrovia Pireo-Larissa (Grecia). — Alcuni giornali hanno recentemente annunziato che si cercano minatori e muratori italiani per la costruzione della ferrovia Pireo-Larissa in Grecia.

Il R. Console al Pireo informa che i concessionari della linea ferroviaria Pireo-Larissa sogliono pagare gli operai in carta-moneta, la quale attualmente perde nel cambio con l'oro il 60 per cento del suo valore nominale. Per questo motivo, ed anche perchè il costo della vita è caro, le mercedi riescono insufficienti, tanto che parecchi operai hanno dovuto abbandonare il lavoro e rimpatriare.

È necessario pertanto che nessun operaio accetti di prender parte ai lavori della ferrovia Pireo-Larissa, senza aver prima concluso un regolare contratto con l'impresa assuntrice, nel quale sia tenuto conto del deprezzamento della carta-moneta (*Circolare in data* 5 *giugno* 1903).

Emigrazione in Tunisia. — In forza di una recente ordinanza dell'autorità locale gli emigranti che giungono nei porti della Tunisia, sono sottoposti al loro sbarco ad una visita medica, e, ove sia necessario, alla vaccinazione, per la quale dovranno pagare centesimi cinquanta a persona (*Circolare in data* 5 *giugno* 1903).

Emigrazione in Eritrea. — (*Circolare del Ministero dell' interno ai signori Prefetti del Regno in data* 28 *aprile* 1903). — Allo scopo di assicurare la rigorosa osservanza delle disposizioni intese a regolare l' immigrazione operaia nell'Eritrea, e che formarono argomento delle circolari del Ministero dell' Interno in data 10 ottobre 1902,

n. 10900-3/217544 e 1° novembre 1902, n. 10900-3/223463, si è stabilito che gli operai emigranti nell'Eritrea, per ottenere il biglietto di passaggio in terza classe, senza il bisogno del deposito richiesto per le eventuali spese del viaggio di ritorno e per quello durante il periodo di ricerca di occupazione, debbono esibire alle agenzie della Società di Navigazione Generale Italiana il contratto di lavoro, munito del visto del Governo coloniale.

È stato pure disposto dal R. Commissariato civile dell'Eritrea che gli operai chiamati dalla Società delle miniere d'oro dell'Eritrea possono imbarcarsi senza fare il deposito prescritto, sul semplice avviso del rappresentante della Società delle miniere, la quale assume l'obbligo della spesa di rimpatrio.

Emigrazione in Etiopia. — Sono da sconsigliare gli operai italiani dal recarsi in Etiopia a prender parte ai lavori per la costruzione della strada carrozzabile fra Addis-Abeba e Addis-Alem, come pure a quelli per la costruzione della ferrovia Gibuti-Harrar, perchè molto difficilmente potrebbero trovare lavoro remunerativo.

Si avverte pure che l'Agente italiano all'Harrar ha ordine di fermare tutti gli operai e le persone sprovviste di mezzi e non permette loro di proseguire senza l'autorizzazione del Ministro d'Italia o del Negus (*Circolare in data* 5 *giugno* 1903).

Lavori della ferrovia di Tanga (Africa orientale tedesca). — Il R. Console d'Italia in Zanzibar comunica che è stata approvata la spesa per la continuazione della ferrovia di Tanga e propriamente per la costruzione di un tronco di circa 40 chilometri da Korogne, attuale termine della linea, a Mombo.

Si prevede che i lavori per detta costruzione saranno iniziati nel prossimo luglio. Ad ogni modo, sia per la poca entità dei lavori, sia per il numero già considerevole dei lavoratori che si trovano sul

posto, sia anche per la insalubrità del clima, sono da sconsigliarsi gli operai italiani dal recarsi a prender parte ai lavori della ferrovia sopra indicata (*Circolare in data* 3 *giugno* 1903).

Emigrazione nel Transvaal. — Da informazioni fornite dal R. Console d'Italia in Pretoria risulta che continua nei porti dell'Africa del Sud l'arrivo di Italiani diretti al Transvaal in numero superiore a quello cui, per disposizione del Governo locale, è permessa l'entrata in quella colonia.

Le autorità di polizia del Transvaal, visto che talune persone tentano di introdursi nella colonia senza essere munite di permessi d'entrata, denunziano le persone stesse all'autorità giudiziaria, la quale li condanna talvolta a multa ed al carcere e ne ordina lo sfratto, che viene eseguito rigorosamente entro sette giorni.

Conviene avvertire che chiunque intenda recarsi nel Transvaal in cerca di lavoro deve essere provvisto di uno speciale permesso di entrata. Tali permessi devono essere chiesti al *Permit Secretary* di Capetown o di Durban o di Port Elizabeth o di East London nell'Africa del Sud, oppure al Console britannico in Lorenzo Marquez (Delagoa Bay).

Le domande di permesso possono essere ammesse o rifiutate dalle autorità inglesi del *Permit Office* di cui sopra. Ad evitare disinganni e ritardi si consigliano gli interessati, prima di prendere imbarco per il Sud-Africa, ad accertarsi presso uno degli uffici sopra indicati, se il permesso sarà loro accordato, fornendo all'uopo precise indicazioni circa la nazionalità, la professione che esercitano, le persone di loro famiglia, che li accompagnano, e le persone a cui crederebbero di poter ricorrere per assistenza e garanzia. Nell'annesso modulo a stampa sono contenute le indicazioni che le autorità inglesi del *Permit Office* richiedono per concedere il permesso.

Quanto alla Colonia del Capo, una legge del 30 gennaio scorso vieta l'ingresso agli immigranti analfabeti.

Si pregano le autorità governative e comunali di far conoscere tutte queste difficoltà a coloro che intendessero di recarsi nell'Africa

Australe e persuaderli a non lasciar l'Italia se prima non abbiano ricevuto assicurazione dal competente *Ufficio dei permessi*, che sarà loro consentito di entrare nella colonia a cui sarebbero diretti (*Circolare in data* 1° *giugno* 1903).[1]

Segue il modulo della domanda di permesso.

Domanda di permesso per recarsi a . . . . (Nome della città)

Cognome e nome del richiedente . . . .

Qualora il richiedente sia naturalizzato inglese, indicare la data della naturalizzazione; oppure indicare lo Stato a cui appartiene . . . .

Luogo dell'attuale dimora . . . . . Comune . . . . . Provincia . . . . .

Dire se il permesso è richiesto per una residenza fissa o temporanea . . . . .

Se temporanea indicare per quanto . . . .

Permesso richiesto per N° delle persone

1. Nome del richiedente . . . .
2. Id. della moglie . . . .
3. Id. dei figli . . . .

(Per quelli d'età inferiore a 16 anni dare il numero).

Numero totale delle persone . . .

Professione o mestiere del richiedente . . . .

Ultima residenza del richiedente . . . .

Indicare due buone referenze nel Sud-Africa . . . .

È stata garantita al richiedente una occupazione al suo arrivo? . . . . . .

In caso affermativo, da chi? . . . .

Può il richiedente provvedere al suo arrivo al sostentamento proprio e delle persone di sua famiglia che l'accompagnano? . . . .

Data . . . . Firma . . . .

NB. — Non si prendono in considerazione dichiarazioni incomplete.

INDICE



Finito di stampare il 10 *giugno* 1903



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 7.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

ARGENTINA

Gli Italiani nel dipartimento di Santa Fè.

(Da un rapporto del R. Viceconsole a Santa Fè sig. G. NOTARI - novembre 1901).

La città di Santa Fè, oltre ad essere la capitale della provincia omonima, è anche il capoluogo d'uno dei 18 dipartimenti in cui la provincia stessa è divisa, e che porta appunto il nome di " Dipartimento della Capitale „. Nel presente rapporto ci occuperemo solamente di questo dipartimento.

Dipartimento di Santa Fè. — Ha una superficie di 2951 chilometri quadrati; quindi è uno dei meno grandi della provincia, la cui estensione totale è calcolata a 131,906 chilometri quadrati. Viceversa è uno dei più popolati, poichè, mentre la popolazione totale della provincia, secondo il censimento generale della Repubblica, effettuato il 1° maggio 1895, ascendeva ad abitanti 397,188, la popolazione di questo dipartimento era, alla stessa data, di 35,416 anime.

La popolazione del dipartimento cresce costantemente, benchè non molto rapidamente. Dei 9647 immigranti che nel 1899 furono internati nella provincia di Santa Fè, dei quali 8615 erano Italiani, 680 scelsero a loro dimora il dipartimento della capitale, 626 rimasero a Santa Fè, e i restanti cercarono lavoro nelle colonie vicine. Alla fine di detto anno, si calcolava a 39,000 abitanti la popolazione del dipartimento.

Benchè la città di Santa Fè sia stata edificata nei primi anni del secolo XVI, la colonizzazione e la coltivazione del dipartimento principiarono appena nel 1824, quando il governatore Stanislao Lopez fondò su terreni demaniali la colonia di San Josè del Rincòn (di 12,824 ettari), con abitanti indigeni e indiani civilizzati.

La colonizzazione con elementi europei è cominciata solamente una quarantina d'anni or sono. Negli anni 1863 e 1864 il governatore

Patrizio Cullen fondò la colonia Guadalupe (8001 ettari), su terreni appartenenti al governo della provincia, con coloni tedeschi provenienti dalla provincia brasiliana di Rio Grande del Sud.

Nel 1868 sorse, d'iniziativa privata, la colonia Emilia, di 10,563 ettari di estensione, fondata da Mariano Cabal.

Furono in seguito costituite, quasi esclusivamente con elementi italiani:

Nel 1870, la colonia Piquete (1002 ettari); nel 1872, il villaggio Santo Tomè; nel 1883, la colonia Crespo (4103 ettari); nel 1885, la colonia Aldao (10,029 ettari); nel 1889, il villaggio Manuel Galvez; nel 1890, il villaggio Recreo.

Poi si fondarono le colonie e i villaggi Colòn, Cabal, Llambi Campbell e altri di minore importanza, lungo la *Ferrovia della provincia di Santa Fè*, svolgentesi per 1331 chilometri, che fu costruita da una Compagnia francese, allo scopo di unire le colonie agricole della provincia col porto di Rosario e col porto di Santa Fè, che è attualmente Colastinè.

Il dipartimento di Santa Fè è attraversato, da sud a nord, da questa linea ferroviaria, che alla stazione Manuel Galvez si biforca in due diramazioni,: l'una attraversa i dipartimenti delle colonie e di San Cristobal e penetra nella provincia di Santiago del Estero; e l'altra, attraversando il dipartimento di San Justo, giunge fino alla stazione Vera, ove si bipartisce in due altre linee, di cui l'una giunge per ora fino a Reconquista e l'altra si arresta a La Sabana, nella " Gobernacion del Chaco ", al 28°. Per mezzo d'una piccola diramazione, la ferrovia francese unisce altresì la città di Santa Fè al porto di Colastinè e a San Josè del Rincòn.

Poichè la sede principale di questa Compagnia è Santa Fè, crediamo opportuno fornire su di essa qualche dato, tanto più che è italiano quasi tutto il basso personale che v'è impiegato.

Il capitale della Compagnia era, nel 1899, di pezzi oro 29,270,720, (1) ossia circa 150 milioni di lire. Furono trasportati, in detto anno:

---

(1) Il valore del *peso* o pezzo oro è di lire 5. Quanto al *peso* carta il suo valore reale è attualmente di circa lire 2.20.

332,129 passeggieri con l'incasso di pezzi carta 572,571; 800,000 chilogrammi di bagaglio per pezzi 32,650; 646,141,900 chilogrammi di mercanzie per pezzi 3,486,523; e furono spediti 45,072 telegrammi per pezzi 31,968.

Pel 1° semestre 1900 si ebbero le seguenti cifre, che indicano un aumento nel movimento:

Passeggieri 182,970, incasso pezzi 301,767; bagaglio chili 468,000, incasso pezzi 22,584; mercanzie chilogrammi 436,900,000, incasso pezzi 2,218,723; telegrammi 30,834, incasso pezzi 14,792.

Il dipartimento di Santa Fè, o della Capitale, è anche attraversato, per breve tratto, da una diramazione della grande ferrovia inglese Buenos Aires-Rosario-Tucuman, che ha una stazione nella parte meridionale della città di Santa Fè, mentre la stazione della Compagnia francese è situata nella parte settentrionale, e attorno ad essa si va sviluppando la città nuova, specialmente abitata dagli Italiani.

Santa Fè e il suo dipartimento sono in comunicazione con Buenos Aires anche per la via dei fiumi Paranà e La Plata: il porto d'imbarco è Colastinè. Il prezzo pei passeggieri di 2ª classe, che corrisponde alla nostra terza, è di pezzi 10: per ferrovia è, invece, di pezzi 13. 50. Piccoli fiumi (*riachos*), navigabili solamente su piccole barche, servono al trasporto delle merci fra Santa Fè e i dipartimenti vicini.

Non mancano larghe strade provinciali e vicinali, ma, queste al tempo delle grandi pioggie, diventano impraticabili.

Nel dipartimento di Santa Fè non vi sono più terreni demaniali che possano essere ceduti agli immigranti: i contadini che aspirano a diventare proprietari debbono rivolgersi alle varie Compagnie agricole, o ai grossi latifondisti che hanno fatto incetta dei terreni, pagando un prezzo tenuissimo al Governo della provincia, e ora fanno lauti guadagni col rivenderli ai coloni, a prezzi relativamente alti, cioè a due o tremila pezzi carta per 25 ettari.

Ordinariamente viene concesso ai coloni un termine di tre o quattro anni pel pagamento del prezzo stabilito, coll'interesse del 7 o dell'8 per cento all'anno. In tali casi viene però stabilita una clausola molto onerosa pei coloni, cioè che, se essi non pagano una delle rate

al termine prefisso, perdono le rate già pagate e qualsiasi diritto sul terreno e sulle costruzioni e piantagioni che vi avessero fatte. E disgraziatamente questo fatto non è raro, sia per la morte del capo di famiglia, sia per una delle calamità che così frequentemente colpiscono queste terre, come la siccità o l'invasione delle cavallette.

Gli immigranti trovano anche ad occuparsi come fittavoli e come giornalieri. Nel primo caso i terreni vengono concessi in affitto ai coloni, colla condizione di versare al proprietario il 20 o il 25 per cento del raccolto. Quando il proprietario fornisce gli attrezzi rurali e le sementi, il raccolto viene diviso per metà.

Il salario mensile pei contadini giornalieri è di pezzi 20 a 25, oltre l'alloggio e il vitto. Al tempo del raccolto, stante la scarsità delle braccia, si pagano da 80 a 140 pezzi mensili.

Dal Bollettino del Dipartimento generale di agricoltura e statistica della provincia di Santa Fè rileviamo che nell'anno agricolo 1900-1901 furono seminati, nel dipartimento della capitale, 11,351 ettari a grano, 14,640 ettari a lino, 2196 a panico, 57 ad orzo, 2920 ad erba medica, 1113 a granturco, 565 a patate, 18 a fagioli, 17 a canna da zucchero.

La Direzione della dogana di questa città ci ha forniti i seguenti dati circa l'esportazione dei principali prodotti negli anni 1898, 1899, e 1900 (le cifre indicano chilogrammi):

	Lino	Grano	Legno duro	Crusca	Farina	Estratto di quebracho
1898. . . .	28,366,137	60,349,768	94,936,675	1,383,339	55,600	»
1899. . . .	44,630,656	103,872,572	66,729,705	1,389,183	158,310	»
1900. . . .	39,623,072	166,502,338	157,315,217	244,500	121,860	200,000

La legge provinciale del 25 novembre 1889 esonera dalle imposte, per tre anni, le colonie agricole, purchè abbiano una estensione non minore di 25 chilometri quadrati. Perciò dal benefizio di detta legge sono esclusi i piccoli proprietari.

Con altra legge provinciale del 31 agosto 1899 sono esonerati dalle imposte, per quattro anni, gli stabilimenti industriali che si fondino per la fabbricazione dell'amido, della carta, di funi, cappelli di paglia, tele da sacchi e in generale di ogni specie di filati, tessuti di seta, lana, cotone, lino, ecc.

La stessa legge concede facoltà al potere esecutivo di accordare un premio alle nuove industrie, purchè il capitale investito non sia minore di 25,000 pezzi. Il premio può elevarsi fino al 6 per cento annuo sul capitale impiegato. Non mi risulta però che nostri connazionali abbiano ottenuto tale premio, nè che ne abbiano ottenuti sulla somma di pezzi 15,000 che, per la legge del 27 febbraio 1900, si destinava a premi per l'agricoltura. Eppure sono italiani la metà forse degli industriali qui stabiliti e l'80 per cento degli agricoltori.

Non essendo istituito un regolare ufficio catastale, è difficile conoscere il numero e il valore delle proprietà rustiche possedute dai nostri connazionali nel dipartimento. L'ufficio d'immigrazione stabilito in questa città calcola che la metà delle proprietà rurali appartenga a nostri connazionali; tali proprietà sono le meno estese, ma le più valutate per le opere di coltivazione e le costruzioni che i nostri emigranti vi hanno create.

Porto di Colastinè. — I prodotti della provincia di Santa Fè, destinati ad essere esportati, vengono imbarcati a Rosario o a Colastinè, che è unito a Santa Fè, come si è detto, da un breve tronco della Compagnia ferroviaria francese. Questa vi ha costruito un molo di metri 2500 lungo il fiume, che si chiama anche Colastinè ed è un affluente dell'immenso Paranà.

Durante l'anno 1900, nel porto di Colastinè entrarono 104 vapori provenienti dall'Oceano, dello spostamento complessivo di tonnellate 172.960, e ne partirono 98, di tonnellate 164,465: giunsero, anche dall'Oceano, 72 velieri con tonnellate 52,057, e ne partirono 77 con tonnellate 55,546.

Il movimento delle navi italiane nel porto di Colastinè, negli ultimi cinque anni, è stato il seguente:

In arrivo.

	Navi a vela	Piroscafi	In zavorra	Con carico	Tonnellaggio
1896	20	»	19	1	10,922
1897	12	»	12	»	7,620
1898	23	1	22	2	16,140
1899	26	3	27	2	24,186
1900	32	3	30	5	27,940

In partenza.

	Navi a vela	Piroscafi	In zavorra	Con carico	Tonnellaggio
1896	16	»	»	16	12,908
1897	13	»	»	13	11,428
1898	22	1	»	23	15,094
1899	28	3	»	31	24,272
1900	34	3	»	37	31,317

Come si rileva da queste cifre, la navigazione italiana in questi paraggi è andata aumentando nello scorso quinquennio. Le nostre navi in rotta per Colastinè scaricano generalmente le merci a Montevideo, a Buenos Aires e a Rosario; qualcuna arriva qui con carico di sale. Invece partono tutte cariche o di legname duro (*quebracho*) o di grano.

Il porto di Colastinè va però lentamente colmandosi per le sabbie che la corrente vi accumula, e già le navi, anche di piccola portata, non possono entrarvi o uscirne a marea bassa. Perciò si progetta di creare un altro porto a Santa Fè, aprendo un canale che farebbe affluire fino alla capitale della provincia le acque del fiume Paranà.

La popolazione di Colastinè è composta esclusivamente di gente addetta alla navigazione e ai lavori di scaricamento. Il censimento del

16 giugno corrente anno contava 3069 anime. Gli Italiani sono pochissimi.

Città di Santa Fè. — La città di Santa Fè è circondata dai fiumi Santa Fè e Salado, che ne formano un'isola, sicchè per giungervi, tanto la ferrovia francese quanto quella inglese attraversano lunghissimi ponti; altro ponte ha costruito la Compagnia francese per la ramificazione a Colastinè e a San Josè del Rincòn.

Di questi ponti, quello della Compagnia inglese è il più grande che si trovi nella Repubblica Argentina: è in ferro, lungo tre chilometri ed è costato 400,000 lire sterline.

Santa Fè è ora frequentata solamente da piccole barche che fanno il cabotaggio, toccando gli scali del Paranà e dei suoi affluenti. Un servizio quotidiano di vaporetti mette in comunicazione la capitale della provincia di Santa Fè con Paranà, capitale della provincia di Entre Rios.

Si calcola a 300,000 lire sterline la spesa occorrente alla costruzione dell'accennato porto di Santa Fè e delle dipendenze del porto stesso, cioè moli, depositi, elevatori pel caricamento dei grani, e i tronchi ferroviari per fare scorrere i vagoni fino ai moli. Qualora venisse costruito il porto a Santa Fè, la ferrovia inglese, che ora ha la stazione lontana dal fiume e dall'abitato, costruirebbe una diramazione fino al porto.

Quantunque sia una delle più antiche città dell'Argentina, solamente da una quindicina d'anni Santa Fè va lasciando l'aspetto d'una borgata per prendere quello d'una città. La sua forma è quella d'un rettangolo; le sue vie si tagliano monotonamente ad angolo retto, e solamente quelle centrali sono selciate abbastanza bene e illuminate a luce elettrica.

Le case sono costruite secondo il sistema sud-americano, cioè hanno il solo pianterreno; però comincia a sorgere qualche grazioso palazzetto, con un piano superiore. Gli uffici pubblici sono allogati in vecchie case; solo la Scuola normale, costruita recentemente, ha una facciata monumentale, ampi scaloni e vaste aule, piene d'aria e di luce, arredate secondo le ultime norme della pedagogia.

Come risulta dal censimento generale della Repubblica, eseguito il 10 maggio 1895, il comune di Santa Fè aveva allora una popolazione di 22,685 abitanti. Il censimento del 16 giugno del corrente anno ha dato il seguente risultato:

Città	Abitanti	25,500
Sobborghi	"	5,300
Colastinè	"	3,071
San Josè del Rincòn	"	1,600
Marinai sulle navi	"	302
Popolazione delle isole	"	350
Totale	Abitanti	36,123

L'estensione del comune è di 738 chilometri quadrati: nel 1895, San Josè del Rincòn faceva parte d'altro comune.

Oltre all'immigrazione, che fa aumentare annualmente di parecchie centinaia di anime la popolazione di Santa Fè, bisogna tener conto dell'aumento vegetativo, che è importante: nel 1899, mentre nella città di Santa Fè il numero dei morti fu di 655, e nel resto del dipartimento di 182, il numero delle nascite fu rispettivamente di 1162 e 397. Segno codesto che il clima di Santa Fè non è poi tanto insalubre, malgrado la torrida estate, la poca pulizia delle vie e la scarsezza di acqua. Le case, infatti, non hanno che una cisterna per raccogliere l'acqua piovana, e un pozzo donde si estrae un'acqua salmastra, che può servire solamente a lavare. Dei venditori ambulanti portano a domicilio l'acqua del fiume, fangosa e piena di detriti, che per divenire potabile dev'essere accuratamente filtrata. Per rimediare a questo stato di cose, pare che si stia costituendo una compagnia per fornire la città e le case di acqua di sorgente.

Santa Fè è sede del Governo della provincia omonima. V'è un governatore assistito da due ministri, l'uno per gli affari interni, l'agricoltura e l'istruzione pubblica, e l'altro per le finanze, la giustizia e i lavori pubblici.

Il corpo legislativo provinciale si compone del Senato, con 18 membri, e della Camera dei deputati, con 31.

L'autorità giudiziaria è rappresentata, in materia civile, dai giudici di pace, da un difensore dei minori ed assenti e da tre giudici di prima istanza; e, in materia penale, da due giudici istruttori e da un giudice penale di sentenza. In Santa Fè risiede altresì il superiore Tribunale di giustizia della 1ª circoscrizione (l'altra circoscrizione ha sede in Rosario): ad esso si può appellare tanto in materia civile quanto in materia penale.

Santa Fè è anche sede d'una Sottoprefettura marittima (capitaneria di porto), che ha un ufficio succursale in Colastinè. Vi è anche una Commissione d'immigrazione, la quale, come le altre consimili, dirige gli immigranti là dove possono trovare lavoro con più facilità, oppure nei luoghi dove gli immigranti stessi intendono stabilirsi. La città di Santa Fè è lontana dall'avere l'eleganza di Rosario; è una città, si può dire, d'impiegati e d'avvocati, e i nostri emigranti farebbero meglio a scegliere come loro residenza le colonie.

Istruzione. — Oltre a parecchie scuole elementari, vi è in Santa Fè il così detto corso preparatorio, che corrisponde al nostro ginnasio-liceo, ma che comprende solamente sei anni di studio, invece di otto, con poche materie d'insegnamento. V' è altresì una scuola normale per ambo i sessi. L'unico collegio-convitto per maschi è quello dei gesuiti; vi sono invece tre istituti per signorine, tutti diretti da monache.

L'insegnamento superiore si compone d'una facoltà di diritto e scienze sociali: i diplomi in essa ottenuti hanno, però, valore solamente per la provincia di Santa Fè. Per ottenere di esercitare in tutto il territorio della Repubblica, occorre convalidare il titolo, ossia sottoporsi ad un altro esame, in tutte le materie universitarie, in una delle Università nazionali, a Buenos Aires o a Cordoba, o alla Università pareggiata di La Plata.

Chi ha ottenuto la laurea d'avvocato in una Università di Europa può convalidare il proprio titolo a Santa Fè, ma solo per esercitare la professione in questa provincia.

I medici e i farmacisti, forniti del diploma d'una nostra Università, debbono altresì convalidare il loro titolo in una delle Università predette; possono però ottenere dal Consiglio d'igiene la facoltà tempo-

ranea di esercitare la loro professione in luoghi ove non si trovino altri medici e farmacisti.

Per gl'ingegneri non vi è ancora alcun ostacolo, poichè finora sono pochi gli Argentini che si applicano all'esercizio di questa professione.

Santa Fè è anche sede della direzione dell'istruzione di tutta la provincia, che è affidata a un Consiglio generale di educazione.

Banchi. — Esistono in Santa Fè una succursale del Banco della Nazione, un'Agenzia del Banco ipotecario nazionale, il Banco provinciale, il Banco di Santa Fè, il Banco territoriale agricolo, il Banco nazionale (in liquidazione) e una succursale del Nuovo Banco italiano, che è l'istituto bancario più accreditato di questa città, e ove i connazionali depositano i loro risparmi, che attualmente si possono fare ascendere a 400,000 pezzi.

Colonia italiana. — Mentre i nostri emigranti che si stabiliscono nelle campagne sono quasi tutti piemontesi, la colonia di Santa Fè è composta di emigranti di quasi tutte le provincie d'Italia. I primi a venire in questa città furono genovesi e lombardi, e son quelli che ora si trovano in migliori condizioni economiche.

In Santa Fè i nostri connazionali si distinguono pei loro sentimenti di ordine, e per laboriosità e parsimonia; è minimo il contingente che essi danno alla criminalità. I mestieri ai quali principalmente si dedicano sono i seguenti:

giornalieri (*peones*) col salario mensile di 40 a 50 pezzi oppure 30 col vitto:

sarti	con pezzi	3.50	al giorno
muratori	"	2.50	"
calzolai	"	2.50	"
fabbri	"	2 a 3	"
panettieri	"	2 a 3	"
meccanici	"	4 a 5	"

camerieri in alberghi e ristoranti, con 40 pezzi al mese e vitto.

Molti si danno al commercio minuto, specialmente di commestibili; un'industria puramente italiana è quella dei conciatori di pelli, che guadagnano da 3 a 4 pezzi al giorno.

I salari, in generale, sono più elevati che in Italia, ma la vita è più

cara. Dei viveri, solamente la carne e il pesce di fiume scadente costano notevolmente meno che da noi; il pane ha lo stesso prezzo; ma l'olio, il vino, le verdure sono merci addirittura di lusso. Le vesti e le abitazioni sono carissime. Malgrado ciò, può dirsi che gli operai migliorino qui la loro condizione; non sempre però essi trovano lavoro nella piccola e poco ricca città di Santa Fè.

La parte intellettuale della colonia è costituita da pochi, ma distinti professionisti, come il medico primario del nostro ospedale e alcuni valorosi ingegneri.

È difficile indicare quanti immobili urbani, e per qual valore, siano di proprietà di nostri connazionali; parecchi fra essi ne posseggono pel valore di più centinaia di migliaia di lire. Fra gl'industriali e i commercianti godono, fra gli altri, una florida posizione economica:

Aicardi Francesco, armatore e mercante di legname e carbone; Balma Candido, fabbricante di bilance, cucine economiche, ecc.; Bonazzola Luigi, commerciante in ferro, materiali per costruzione e macchine agricole; Baragiola Vito, proprietario d'una importante concia di pelli; Boero, Lupotti e Franchini, con molino importantissimo; Canali Giovanni, con concia di pelli; Cerana Carlo, con fonderia di metalli; Croppi Giacomo, con fabbrica di birra, ghiaccio e liquori; Del Canto, Antola e compagnia, importatori di oli, vini, ferramenta e marmi italiani; Domeniconi Alessandro, con fabbrica di sapone, candele e sego; Mai Giovanni e figli, costruttori di case; Mazzini e Copes, con fabbrica di paste; Minella Carlo, mercante di animali da macello e lavoratore all'ingrosso di carne suina; Occhi Giovanni, con rimessa di vetture da nolo; Ragazzi Reinaldo, importatore di fil di ferro e commerciante in pelli, ossa, ecc.; Soprero Antonio e Francesco, mercanti all'ingrosso di bestiame e lavoratori di carne suina.

In Santa Fè sono costituite cinque Società italiane.

L'" Unione e Benevolenza „ venne fondata nel 1873; il numero presente dei soci è di 900, e il capitale sociale di 45,412 pezzi argentini carta, ossia di circa centomila lire. Nell'ampio edificio sociale due aule sono destinate ad una scuola elementare maschile, poichè questa Società, oltre il mutuo soccorso, ha per iscopo l'istruzione, in italiano, dei

figli di Italiani. Malgrado gli sforzi del Consiglio d'amministrazione e del Consiglio scolastico, scelto fra le persone più colte della colonia, questa scuola è lontana dal raggiungere l'importanza che dovrebbe avere; e i nostri operai lasciano spesso ai loro figli il triste retaggio dell'ignoranza, che toglie ad essi ogni importanza ed influenza nella vita sociale.

Nella pur numerosa colonia italiana di Santa Fè, non esiste altra scuola italiana che un asilo infantile per ambo i sessi, creato e mantenuto dalla maestra signorina Bozzoli.

Il " Circolo Napolitano „ venne fondato nel 1891; il numero presente dei soci è di 200; il capitale sociale è di pezzi 9447, ossia di circa lire 20,000. Questa Società avrebbe anche per iscopo il mutuo soccorso e l'istruzione, ma in quanto alla seconda parte del programma, nulla finora ha fatto.

L'altra Società di mutuo soccorso " Roma Nostra „ venne fondata nel 1897; il numero dei soci è di 820, e il capitale sociale ascende alla somma di pezzi 22,000. Nell'elegante sala sociale hanno luogo frequenti recite di commedie in lingua italiana, il che contribuisce a che i soci parlino ancora l'idioma italiano, invece del gergo italo-spagnuolo dialettale, che pur troppo i nostri emigranti si affrettano ad imparare appena giungono qui.

Il più benemerito dei Sodalizi italiani è la " Società di Beneficenza denominata Ospedale Italiano di Santa Fè e colonie „.

L'idea di fondare in questa città un ospedale italiano cominciò ad avere esecuzione nei primi del 1889, e nel settembre 1892 la pia Opera era un fatto compiuto. Il terreno venne donato dal municipio, e il notevole edificio costò circa 160 mila lire, che vennero raccolte con concerti, lotterie, donazioni e oblazioni d'ogni genere. È da lamentare che la divisione interna dell'edificio non corrisponda allo scopo cui questo è destinato, sicchè molti locali non possono servire a nessun uso; ma, anche così com'è, il nostro nosocomio presta utili servigi.

Per raccogliere fondi pel suo mantenimento è costituito un " Patronato di dame „, la cui opera intelligente e instancabile è degna del maggior elogio.

Il 20 settembre vien festeggiato ogni anno con una lotteria di beneficenza, organizzata dalle solerti dame a beneficio dell'Ospedale.

Il 31 dicembre 1900, il patrimonio dell'Ospedale era così costituito:

Edificio per il valore di	Pezzi	72,246
Terreni nelle colonie	"	2,838
Arredi sacri	"	1,357
Mobili ed effetti	"	17,567
In cassa.	"	7,878
Totale	Pezzi	101,886

Il Governo italiano sussidia annualmente l'umanitaria istituzione con lire 1800; il Comune di Santa Fè con 600 pezzi annui, ossia circa lire 1300; varie Società locali, anche straniere, danno il loro obolo. Il bilancio del 1900 portava giacenti in cassa pezzi 6248 e incassati durante l'anno pezzi 17,354, oltre a vari doni in natura; furono spesi pezzi 15,723.

Nell'Ospedale italiano sono ammessi individui d'ogni nazione. Nel 1900, su 241 ammalati 166 erano italiani, 34 argentini e 41 fra spagnuoli, francesi, ecc. L'amministrazione è tenuta dal Consiglio direttivo, formato da 16 persone nominate dall'assemblea dei soci: vi è un medico primario senza stipendio, un medico stipendiato, due altri medici coadiutori, sei suore, un cappellano, tre infermieri, un cuoco, e un inserviente. Il totale degli onorari è di 500 pezzi mensili.

Per la tragica fine di S. M. Umberto I, la colonia di Santa Fè decise di onorare la memoria del compianto Sovrano colla costruzione di un padiglione per le malattie infettive, che dovrà sorgere nell'ampio giardino dell'ospedale. La somma occorrente, circa 9000 lire, già è stata raccolta, e fra pochi mesi l'edificio sarà compiuto.

In Santa Fè v'è anche un ospedale argentino, che accoglie individui di tutte le nazioni; e una " Assistenza pubblica „ per la visita e la distribuzione di medicinali agli infermi.

ARGENTINA

Legge 8 gennaio 1903 sulla concessione delle terre fiscali.

Sulla concessione delle terre fiscali erano state emanate nell'Argentina, dal 1876 in poi, numerose leggi, la cui complicazione ne rendeva difficile l'esatta conoscenza e la stessa applicazione. Era pertanto vivamente sentito il bisogno di una legge unica, che fosse in armonia con le attuali condizioni e con gli interessi della Repubblica.

Dopo vari progetti e tentativi, veniva approvata dal Congresso argentino, il 30 dicembre 1902, ed era promulgata l'8 gennaio 1903, una nuova legge, la quale abroga tutte le precedenti disposizioni in materia di concessione di terre ed ha per scopo di facilitare l'acquisto diretto della terra a chi si propone di coltivarla.

Ne diamo qui appresso la traduzione.

Legge sulle terre fiscali, dell'8 gennaio 1903, n. 4167.

Art. 1. — Il potere esecutivo farà esplorare e misurare le terre fiscali, in modo da determinarne le condizioni di irrigazione, l'attitudine per l'agricoltura, per l'allevamento del bestiame, per il taglio dei boschi, per praterie (*yerbales*) e altre industrie e per la fondazione di colonie o centri urbani.

Art. 2. — A misura che si faranno le esplorazioni e i rilievi topografici, il potere esecutivo determinerà la destinazione delle diverse zone, conforme agli oggetti previsti nell'articolo precedente, riservando le regioni che risulteranno adatte per la fondazione di centri urbani e di colonie agricole e pastorizie, le quali saranno opportunamente divise in lotti, secondo le indicazioni della loro topografia. I lotti agrari non potranno eccedere i cento ettari, e quelli pastorizi i 2500, non potendosi concedere ad una sola persona o società più di due dei primi e uno dei secondi.

Le restanti terre saranno affittate o vendute all'asta pubblica (in questo caso non più di 1000 leghe chilometriche quadrate per anno), nei termini e nelle condizioni che il potere esecutivo determinerà, sulla base di un prezzo minimo, per la vendita, di 40 *centavos* oro l'ettaro, o un *peso* moneta nazionale, da pagarsi nel termine massimo di 5 anni, con l'interesse annuale del

6 per cento. Nessuna persona o società potrà acquistarè o prendere in affitto, sia direttamente, sia per trasferimenti anteriori al pagamento totale del prezzo, più di quattro aree da costruzione (*solares*) o due lotti agrari e uno pastorizio, nè più di 20,000 ettari.

Art. 3. — Il potere esecutivo potrà disporre che si conceda il titolo definitivo di proprietà a coloro che avessero pagata la sesta parte del prezzo in contanti, e adempiuto alle condizioni relative alla popolazione, rimanendo ipotecata la proprietà per l'importo delle somme corrispondenti alle scadenze non maturate. Il titolo sarà costituito dalle bollette dei registri a matrice che gli uffici pubblici a ciò incaricati dovranno tenere. Detta bolletta avrà forza di scrittura pubblica e dovrà prendersene annotazione nei registri pubblici. Nella medesima forma saranno stabiliti i titoli dei lotti urbani o coloniali e i contratti di affitto.

Art. 4. — I fittaiuoli e i compratori di terre sono obbligati a popolarle con aziende e costruzioni, il cui valore non sia minore di 500 *pesos* moneta nazionale, per ogni lega chilometrica, nei termini che fisserà il potere esecutivo.

Art. 5. — Il prezzo minimo di ciascuna area urbana (*solar de pueblo*) sarà di 10 *pesos* moneta nazionale, e quello delle capanne e delle case di campagna, di due *pesos* e 50 *centavos* l'ettaro pagabili in sei annualità.

Art. 6. — Gli acquirenti di aree urbane avranno l'obbligo di recingerle e di costruirvi un'abitazione con gli accessori, nel termine di un anno. I concessionari di capanne e ville dovranno, entro 2 anni, edificare e coltivare la terra, nella proporzione che stabilirà il potere esecutivo in ciascuna colonia.

Art. 7. — Il potere esecutivo è autorizzato a vendere direttamente lotti che non eccedano i 2500 ettari, nelle colonie pastorizie o fuori di esse, sulla base del prezzo minimo e nei termini stabiliti nell'articolo 2, per dedicarli alla pastorizia, nei terreni che non siano specialmente destinati per l'agricoltura, con gli obblighi relativi alla popolazione, fissati nell'articolo 4.

La stessa autorizzazione è accordata per i terreni restanti che non superino la decima parte della superficie dei lotti venduti in qualsiasi forma.

Art. 8. — Il potere esecutivo ha facoltà di concedere gratuitamente fino alla quinta parte dei lotti urbani o di colonie agrarie o pastorizie ai primi coloni che vi si stabiliranno.

Art. 9. — Il fittaiuolo, che abbia adempiuto alle condizioni dell'affitto, avrà diritto a comprare fino alla metà della terra affittata, ai prezzi fissati da questa legge come base della vendita.

Art. 10. — Ogni affitto di terra fiscale e ogni concessione o vendita di

aree urbane o lotti, nei quali non si osservino le prescrizioni di questa legge e quelle che stabilirà il potere esecutivo, potranno essere dichiarati nulli, restando a beneficio dello Stato i miglioramenti e le somme pagate.

Art. 11. — Qualora i compratori di terre all'asta pubblica non adempiano agli obblighi prescritti relativi alla popolazione, pagheranno una multa equivalente al doppio della contribuzione diretta, per tutto il tempo che trascorrerà fino all'adempimento di tali obblighi.

Art. 12. — Per i terreni irrigati o irrigabili, e per quelli che il potere esecutivo avesse acquistati o acquistasse per la colonizzazione agricola, con l'autorizzazione speciale del Congresso, si fisserà nei regolamenti il prezzo di vendita, che non sarà mai superiore a quello di costo.

Art. 13. — Il potere esecutivo ha facoltà di occuparsi, nelle condizioni che crederà convenienti, della colonizzazione dei terreni che le provincie offriranno a tale scopo.

Art. 14. — I notai e i funzionari, che interverranno nei contratti concernenti le terre dei Territori nazionali, dovranno comunicare, nel termine di 3 mesi, le alienazioni e le circostanze nelle quali queste avranno luogo, sotto pena di incorrere in una multa uguale all'importo della contribuzione diretta.

Art. 15. — Le isole non potranno essere alienate, ma il potere esecutivo potrà concederle in affitto. Non potranno nemmeno essere alienate le terre che contengano notoriamente depositi di sale, minerali, carbon fossile, petrolio o sorgenti di acque medicinali, salvo le disposizioni del Codice delle miniere. Il potere esecutivo potrà vietare la denuncia di minerali sotterranei nei terreni che farà esplorare.

Art. 16. — Per l'avvenire, l'occupazione di un terreno fiscale non sarà titolo di prelazione per acquistarlo.

Art. 17. — Il potere esecutivo faciliterà, per mezzo delle missioni, l'incivilimento delle tribù indigene, procurando di renderle stabili col concedere loro terre e strumenti di lavoro.

Art. 18. — Finchè non si farà una legge speciale sulle foreste, il potere esecutivo potrà concedere, per il tempo massimo di 10 anni, fino a 10,000 ettari per il 10 per cento del valore che ha il legname nella stazione o nel porto di imbarco.

I fittaiuoli di terreni con boschi non avranno diritto di taglio, se non nella quantità necessaria per i recinti e le legna per il consumo, salvo che ottenessero anche la concessione per l'esercizio industriale del bosco, pagando, oltre il fitto, il 10 per cento stabilito. Solo il fittaiuolo del terreno potrà ottenere questa concessione.

I terreni occupati per concessioni di boschi potranno essere affittati a scopi di agricoltura o allevamento di bestiame, solo ai concessionari.

Intorno ai centri urbani, nel raggio che il potere esecutivo determinerà in ciascun caso, il taglio dei boschi sarà riservato per i bisogni della località.

Art. 19. — Le concessioni di pascolo nelle terre fiscali saranno regolate dalle disposizioni del potere esecutivo. Per ogni 10 chilogrammi di erba che si ricaveranno da un terreno fiscale, si pagherà una tassa d'ispezione di 50 *centavos* moneta nazionale, e di 30 *centavos* se fosse terreno particolare.

Fatta l'esplorazione dei pascoli, il potere esecutivo potrà vendere o affittare i terreni a lotti e a condizioni convenienti per rendere stabile la popolazione.

In tal caso, l'affitto del terreno comprenderà sempre il diritto di tagliare l'erba e il bosco che vi fossero, e viceversa.

Art. 20. — Dalla promulgazione di questa legge, tutte le proprietà rurali, situate nelle Provincie e nei Territori nazionali, che la Banca Nazionale in liquidazione ha ricevuto in pagamento dai suoi debitori, passeranno sotto la cura e l'amministrazione del Ministero di agricoltura, il quale procederà allo studio ed alla classificazione delle medesime, a fine di destinarle secondo le prescrizioni di questa legge.

Art. 21. — Saranno abrogate tutte le leggi generali su terre, boschi e pascoli, anteriori alla presente, le quali saranno applicate unicamente per la risoluzione degli affari in corso, eccettuando le disposizioni relative alla immigrazione, contenute nella legge del 19 ottobre 1876.

Art. 22. — Si comunichi la presente legge al potere esecutivo.

BRASILE

L'immigrazione italiana nello Stato di Espirito Santo (1).

(Da un rapporto del cav. R. RIZZETTO,
R. Console a Victoria; ottobre 1901).

L'immigrazione europea nello Stato di Espirito Santo cominciò nel 1847 coi Tedeschi, che fondarono le colonie di Santa Izabel e Santa Leopoldina; nel 1877 ebbe principio quella italiana. Gli emigranti italiani arrivavano a Rio per conto del governo federale, il quale li distribuiva poi per le varie provincie del Brasile. Non mi è riuscito di procurarmi la statistica dei nostri connazionali che vennero introdotti in questo Stato dal 1887 al 1889; so però che nel 1889 vi fu una sospensione che durò fino al 1894, nel quale anno cominciarono ad esserne introdotti dei nuovi, in forza d'un contratto, stipulato dal Governo dello Stato di Espirito Santo con certo Domenico Giffoni, per l'introduzione di 20,000 emigranti europei, preferibilmente italiani. Questo contratto, che portava la data del 2 giugno 1892, fu rinnovato il 28 luglio 1893 e si fissò il termine di tre anni per la sua esecuzione completa.

Un altro contratto, concluso il 24 agosto 1892 colla società *Chargeurs Réunis*, per l'introduzione di 2000 immigranti portoghesi e spagnuoli, che doveva terminare alla fine del 1894, fu rescisso in aprile di quell'anno, dopo l'arrivo di 972 Portoghesi.

Per il trasporto dei nostri emigranti, che fin dai primi mesi del 1894 cominciarono ad arrivare mensilmente a Victoria, il contratto

(1) Un'ampia relazione del cav. NAGAR (febbraio 1895) sullo *Stato di Espirito Santo e l'immigrazione italiana* fu pubblicata nel *Bollettino del Ministero degli affari esteri* dell'aprile di quell'anno (pag. 245-280). — Vedasi altresì nel fascicolo di novembre dello stesso anno del *Bollettino* (pag. 958-964), un rapporto del R. Viceconsole DALL'ASTE BRANDOLINI, *Le opere pubbliche nello Stato di Espirito Santo*.

Giffoni stabiliva, a carico dello Stato, il prezzo elevatissimo di sei lire sterline a testa: il Giffoni lo cedè a *La Veloce,* riservandosi il guadagno di una sterlina per ogni emigrante introdotto.

In vista dell'emigrazione così promossa, una legge del 4 giugno 1892 diede un nuovo ordinamento amministrativo allo Stato e un decreto dello stesso giorno creava, insieme con la Direzione generale delle terre e della colonizzazione, varie commissioni distrettuali, cui furono affidati i servizi delle nuove colonie da istituire.

Questo stesso decreto conteneva anche le norme che dovevano regolare l'immigrazione. Ne tolgo il seguente articolo, che riguarda le promesse fatte dal governo di Espirito Santo agli immigranti:

" Art. 73. — Gli immigranti che in queste condizioni vengono
" direttamente dai porti stranieri, o in transito dalla capitale federale,
" riceveranno dallo Stato le seguenti facilitazioni, oltre a quelle che
" sono accordate a tutti gli abitanti:

" 1° Pagamento del passaggio in ragione delle tariffe che sa-
" ranno in vigore nello Stato, e, in mancanza di queste, di quelle del-
" l'Unione.

" 2° Alloggio e mantenimento, nella capitale dello Stato, fino
" alla partenza per la loro destinazione.

" 3° Trasporto gratuito e mantenimento durante il tragitto sino
" al punto che scelsero per loro residenza.

" 4° Trattamento medico gratuito per lo spazio di due anni.

" 5° Un lotto coloniale di 25 ettari di terreni fertili, in uno qua-
" lunque dei nuclei dello Stato, a loro scelta.

" 6° Anticipazione, a ciascuna famiglia, di cinquanta *milreis* (1)
" per l'acquisto di ferramenta ed utensili, e di duecento *milreis*, in rate
" di cinquanta *milreis* ogni quindicina, per il mantenimento, purchè si
" impieghino nella costruzione della loro casa provvisoria; se lo prefe-
" riscano, riceveranno, invece, dallo Stato la casa provvisoria ed un
" appezzamento di terra spianato, di cinquanta metri quadrati.

---

(1) Un *milreis* vale attualmente circa lire 1.25. Un *contos* equivale a 1000 milreis, quindi, al cambio attuale, a circa 1250 lire.

" 7° Protezione dello Stato per due anni, tanto a quelli che si
" stabiliscono nei nuclei coloniali, quanto agli altri che concludono un
" contratto con i grandi proprietari agricoli, aiutandoli lo Stato per
" l'esecuzione di tali contratti, e traslocandoli, quando ne fosse il caso,
" dai nuclei coloniali.

" 8° Preferenza, quanto all'impiego salariato, nei lavori diretti
" dalle Commissioni, e in generale nelle opere pubbliche. durante di-
" ciotto mesi, a contare dal giorno del loro arrivo nei porti dello
" Stato.

" 9° Protezione alle vedove e agli orfani, in caso di morte del
" capo di famiglia, durante i primi due anni di residenza, soccorren-
" doli lo Stato, in modo che possano mantenersi col lavoro agricolo, e
" facilitando loro il rimpatrio, quando dimostrino impossibilità di prov-
" vedersi da vivere per insufficienza di forze.

" Questi favori sono promessi, tanto agli immigranti che vengono
" spontaneamente, quanto a quelli introdotti in virtù di contratti stipu-
" lati col Governo. „

Esistevano nello Stato, quando cominciò ad eseguirsi il contratto Giffoni, otto nuclei coloniali: Costa Pereira e Affonso Claudio, al Sud: Antonio Prado, Accioly Vasconcellos e Moniz Freire, nella valle del Rio Doce; Demetrio Ribeiro, nella valle Piraqué-assù; Santa Leocadia e Nova Venezia, nella valle del Rio San Matheus.

I nostri emigranti erano alloggiati, al loro arrivo in Victoria, in uno speciale albergo che sorge sulla riva sinistra del porto, poco lontano dalla città, uno dei più comodi ed igienici fra i locali destinati agli immigranti in tutti i paesi del Sud-America, quantunque anche in esso la qualità del vitto desse luogo a continui lamenti, durante le prime amministrazioni.

L'ulteriore sorte di questi immigranti era regolata, come ho detto, dal decreto del 4 giugno 1892. Fin da principio si vide che lo Stato non era in grado di adempiere agli obblighi assunti coll'articolo 73, a causa del cattivo funzionamento delle Commissioni distrettuali.

Nel febbraio 1895 il cav. Nagar, R. Console a Victoria, doveva pregare il Governo del Re di sconsigliare, almeno per alcuni mesi, i nostri

emigranti dal recarsi in questi paesi: ma già il Governo locale, per le non buone condizioni sanitarie dello Stato (era scoppiata al Sud una forte epidemia di colera), aveva spontaneamente deciso di sospendere provvisoriamente l'immigrazione.

Avuta notizia della catastrofe delle colonie del Rio Doce, compiutasi nel maggio successivo, il Governo del Re emanava senz'altro, il 20 luglio del 1895, il seguente decreto:

" Il R. Ministero dell'interno, ritenuto che nello Stato di Espirito Santo, sia pel modo col quale viene regolato il servizio di immigrazione, sia per le condizioni economiche, climatologiche ed igieniche della regione, coloro che vi emigrano vanno incontro a danni e pregiudizi certi e gravissimi, decreta: È vietato fino a nuovo ordine agli agenti e subagenti di fare operazioni di emigrazione per il porto di Victoria, ed in generale per lo Stato di Espirito Santo. "

Iniziatesi, pochi mesi dopo, trattative fra i due governi, per la revoca eventuale di questo decreto, il Ministero degli affari esteri d'Italia mandava istruzioni al Console, circa le garanzie che sarebbe necessario ottenere, tanto per gli emigranti destinati alle colonie, quanto per quelli destinati alle *fazende*.

Lo stesso presidente, signor Moniz Freire, aveva infatti riconosciuto che i lamenti del consolato intorno alla situazione fatta agli emigranti nei nuclei erano fondati, e che non sarebbe stato possibile di continuare ad avviarli ai medesimi. Mentre, quindi, esprimeva il desiderio che fosse tolto il divieto emesso il 20 luglio 1895, proponeva che i nuovi immigranti, che fossero per arrivare, venissero indirizzati alle numerose *fazende* del sud, nella regione dell'Itapemirim e dell'Itabapoana, ed alle nove o dieci *fazende* del nord, nella regione del San Matheus. E qui vorrei poter dare notizie particolareggiate sulle condizioni fatte in questo Stato agli immigranti che si impiegavano presso i privati come coloni, a mezzadria o a salario; ma duolmi di non poter fornire al riguardo informazioni sicure ed esatte.

Il signor De Martino, corrispondente consolare in Cachoeiro de Itapemirim, nel cuore della colonizzazione a mezzadria, scriveva in data 8 ottobre 1895: " È fuor di dubbio che in teoria il sistema di co-

lonizzazione mediante concessione di terre parrebbe il più favorevole, come quello che pone il colono, dal primo giorno, in una certa indipendenza, eccitando in lui il maggiore interesse per migliorare in poco tempo la sua proprietà. In realtà, non produce il più delle volte i benefizi che si presumono, perchè il colono, sprovvisto di mezzi e non acclimatato, è esposto, durante i primi anni, a sagrifizi di ogni sorta, e l'aiuto del governo, oltre che essere scarso, diviene spesso inefficace ed illusorio per il modo in cui sono diretti i servizi. Il sistema di colonizzazione a mezzadria, che da alcuni anni fu sostituito qui a quello di concessioni di terre, mentre libera lo Stato da spese enormi, riesce molto più pratico e utile, anche perchè trova, da parte dei *fazendeiros*, migliore puntualità. Con questo sistema il colono, fin dal primo giorno, trovasi gratuitamente in possesso di una casa per la dimora della sua famiglia e di un *cafezal*. Ha l'obbligo di coltivare il caffè, ripulendolo due o tre volte all'anno, e di coglierlo quando è maturo. Il caffè viene poi trasportato dalle diverse colonie alla *fazenda*, a spese del *fazendeiro*, ed il colono paga da 800 a 1000 reis di *soccatura* (decorticazione), per ogni *arroba* (15 kilogr.). Compiute queste operazioni, il *fazendeiro* divide a mezzo col colono, e questi vende la sua metà per proprio conto, quando non preferisca che il *fazendeiro* venda tutto il prodotto, per poi pagare al colono la parte che gli spetta, ciò che generalmente si usa fare. Oltre che alla coltivazione del caffè, i coloni attendono contemporaneamente a quella dei cereali (fagiuoli e granoturco) e della canna di zucchero. Fanno queste coltivazioni tra i filari del caffè, ricevendo dal *fazendeiro* terreni adatti, e il prodotto dei cereali è tutto del colono, il quale vende per suo conto esclusivo il di più che supera i bisogni della sua famiglia. I nostri contadini si adattano mirabilmente alla vita della *fazenda* e col lavoro paziente ed assiduo, con modeste pretese e con parsimonia, mentre avvantaggiano la propria condizione, tengono alta la fama del lavoratore italiano. „

Ma anche questo sistema, purtroppo, presentava spesso, in pratica, gravi inconvenienti.

Nel citato rapporto dell'aprile 1895, il cav. Nagar scriveva:

" L'immigrante, che si impiega come mezzadro presso il proprietario agricolo, riceve da lui tutto ciò che gli occorre per il proprio sostentamento e l'alloggio. Al tempo del raccolto liquida i suoi conti col padrone, ed in tale liquidazione gli vengono addebitati dal *fazendeiro* gli articoli di consumo che ha ritirati e che gli vengono conteggiati con un aumento del 12 per cento sui prezzi correnti, gravandosi poi la totalità del conto dell'interesse di anticipazione che ammonta pure al 12 per cento. Il *fazendeiro* gli conteggia, poi, - parlo della maggioranza - la ottenuta produzione di caffè, ad un prezzo inferiore a quello corrente in piazza, in modo che nei primi anni, e fino a che il colono non diventi pratico dell'ambiente, resta debitore del proprio padrone nella liquidazione dei conti. È obbligato pertanto a continuare i suoi lavori fino a che gli riuscirà di saldare il proprio debito, e di restare a sua volta creditore, per poi, con lunghe economie, acquistare terreni e diventare egli stesso proprietario. „

Un altro corrispondente consolare, che da molti anni dimora nello Stato, il padre Marcellino Moroni, si mostra tutt'altro che soddisfatto della colonizzazione a mezzadria: " Il prodotto dei cereali, di spettanza esclusiva del colono, di solito basta appena per l'alimento della sua famiglia e mai gliene resta da vendere; il colono deve dunque provvedersi di altri generi alimentari, come farina di mandioca e di grano, carne secca, riso, lardo, ecc., e deve comprare gl'istrumenti di lavoro, i vestiti per la famiglia e quanto altro occorre per una casa. Non avendo denaro, nè credito, è obbligato di fare le sue spese presso il *fazendeiro*, cambiatosi in negoziante. I prezzi dei generi, nell'interno, sono carissimi; il *fazendeiro* non si perita di aumentarli a capriccio, ed havvi anche tra essi chi nella contabilità altera le cifre, naturalmente a tutto suo vantaggio. „

" Una famiglia di cinque persone - soggiungeva il Viceconsole - non spende, pel suo mantenimento, meno di reis 150,000 al mese, cioè 1 conto e 800,000 reis all'anno. Ora, questa stessa famiglia, se la *colheita* sarà buona, riceverà di sua parte 100 *arrobas* di caffè, al prezzo medio di 17,000 reis per *arroba;* il suo guadagno sarà di 1 conto e 700,000 reis, cioè non basterà nemmeno a coprire il debito fatto nell'anno col

padrone. Diminuisca pure le spese, il colono, fino ad imporsi i più duri sacrifizi, e veda egli insperatamente aumentarsi il prodotto del suo caffè, il residuo attivo che potrà realizzare sarà ben misera cosa. E questa cattiva situazione economica è poi peggiorata dalle altre in cui trovasi il mezzadro. Bisogna ricordarsi che i coloni vennero chiamati a sostituire gli schiavi, ed essi come schiavi sono troppo spesso trattati; non già che il *fazendeiro* manchi di rispetto alla loro persona, ma perchè li considera come istrumenti di lavoro e nulla più, e specula su di essi quanto può.

" Le *fazende* sono quasi sempre lontane dai centri abitati e di commercio; i coloni vivono nell'isolamento più completo e ne risentono tutte le conseguenze economiche e morali. Non hanno chiese, non hanno scuole; gli approvvigionamenti sul mercato sono difficilissimi, e i coloni devono accontentarsi dei generi avariati ed eccessivamente cari che offre loro il padrone.

" Infine la mancanza di contratti scritti, o per meglio dire di una magistratura imparziale facilmente accessibile, lascia il colono in completa balìa del padrone e i suoi diritti senza difesa; così egli non si affeziona alla terra e si sente nel pericolo e nella tentazione di abbandonarla oggi o domani. „

Malgrado ciò, i vecchi coloni, da lungo tempo immigrati, aiutati, appena giunti, in ogni miglior modo dal Governo, stabilitisi nei migliori terreni, sono ormai quasi tutti — scriveva il cavaliere Brandolini — in agiata condizione; " possessori di una bella casa, del valore tra i 2 ed i 5 *contos;* hanno muli e cavalli, animali bovini e suini e un ben fornito pollaio; il *cafezal* conta almeno 10 mila piante, e tutta la proprietà può valutarsi in media a 15 *contos* per ogni famiglia; il prodotto di essa è di circa 5 *contos* annui. Molti sono i coloni che hanno altri lotti, comperati posteriormente, o danari collocati a largo frutto. Ve ne sono alcuni, possessori di fortune al disopra di 25 *contos* fino a 40 e 60. „

Sarebbe del pari difficile formulare un giudizio sintetico, generale, per quanto riguarda le condizioni climatologiche, igieniche ed economiche del paese. Reduce da un viaggio nell'interno dello Stato, il ca-

valiere Brandolini scriveva, nel 1896: " Le febbri malariche dominano sulla costa e nella regione bagnata dal Rio San Matheus e dal Rio Docc, ma non è da credersi, per esempio, che tutta la zona di questo fiume sia malsana. Trattasi delle località più basse, le quali sono soggette a frequenti inondazioni e sono convertite in pantani permanenti; ma i terreni più elevati sono immuni dalle febbri e posseggono acque buonissime. Io sentii, in modo particolare, elogiare la salubrità della sezione Riberao. E sono poi note le altre colonie del centro e del sud, come Mutum, Santa Thereza, Santa Izabel, Mathilde, Alfredo Chaves e tutto il Quinto Territorio, e la vasta regione chiamata Castello, pel clima relativamente temperato e l'aria eccellente. Naturalmente, sotto i tropici, l'Europeo soffre alquanto nell'acclimatarsi; è facilmente soggetto all'anemia; se si dà al vizio del bere, come avviene troppo spesso, sarà facilmente attaccato dal *beriberi* o da una malattia di fegato; insomma, io posso affermare questo, che gli Italiani non corrono un vero pericolo per la loro salute, venendo a colonizzare questi paesi, cosicchè le condizioni sanitarie non sarebbero sufficiente motivo per impedire loro di recarsi qui. Ed il cav. Brandolini conchiudeva affermando che " malgrado il disordine e gli abusi, malgrado le grandi difficoltà di iniziare una colonizzazione in terre ancora vergini, malgrado le numerose vittime, abbiamo ora in questo Stato da 20 a 30,000 Italiani, i quali formarono colonie che sono celebrate per la loro floridezza. È vero che parte di essi, mettiamo pure un terzo, sono coloni mezzadri, sul benessere e stato di fortuna dei quali è difficile poter dare un giudizio sicuro e complessivo; ma i vecchi coloni proprietari sono quasi tutti in condizioni floridissime. "

È da avvertire, che una buona parte della popolazione qualificata ivi come italiana è composta di Tirolesi, di Triestini e di Dalmati.

Mancano, del resto, dati sufficienti per poter pronunciare un giudizio sicuro sulle condizioni dello Stato di Espirito Santo e sui vantaggi che può offrire all'emigrazione italiana. Questo paese non è stato ancora studiato abbastanza, e gli stessi nazionali poco lo conoscono. Il Commissario generale per la misurazione delle terre pubbliche (*terrenos*

devolutos, la cui estensione ascendeva approssimativamente, secondo la direzione centrale, a chilometri quadrati 14,380) calcolava, nel 1896, l'area totale occupata a 804,525 ettari e la superficie totale dello Stato ad ettari 5,021,200; meno, pertanto, di una quinta parte di essa è popolata, e nella stessa zona occupata nell'interno, dove vivono forse 100,000 abitanti sparsi nella regione montuosa e che è la più salubre (la popolazione totale dello Stato ascende a circa 200,000 abitanti, da 30 ai 50 mila dei quali d'origine italiana), vi sono larghi spazi di territorio che si percorrono a cavallo in cinque o sei ore, senza incontrare una casa!

Il bacino del Rio Doce, " dalla colonizzazione del quale dipendono, come fu scritto in un rapporto governativo, la grandezza e la ricchezza dello Stato „, misura all'incirca 1,525,000 ettari; di questa grande valle, segnata con croce nera negli annali dell'emigrazione italiana, per la catastrofe del nucleo Moniz Freire, il territorio di quest'ultimo non rappresenta forse che la centesima parte!

Tutti convengono che sopratutto la mancanza di preparazione, congiunta alla disorganizzazione dei servizi amministrativi, ha compromesso il buon esito delle immigrazioni italiane nello Stato di Espirito Santo negli anni 1894-95. Chi avesse percorso e studiato il paese dove stavano per dirigersi i nostri emigranti, in seguito al fatale contratto del 1892, si sarebbe subito accorto che soltanto la *Hospedaria* di Pedra d'Agua, in Victoria, nota per la sua felice ubicazione, per la vastità e convenienza dei locali, era tenuta in buon assetto ed aveva ogni servizio convenientemente organizzato; mentre, quanto al trasporto degli immigranti nell'interno ed al loro trattamento nelle sedi coloniali, il Governo non avrebbe potuto, anche volendo, provvedere a tutto. Essendo le comunicazioni con i vari porti dello Stato, Itapemirim, Benevente, Rio Doce, Santa Cruz, San Matheus, mantenute per mezzo di piccoli e incomodi piroscafi, gl'immigranti avrebbero dovuto restare sul ponte esposti alle intemperie. Giunti in questi porti avrebbero dovuto essere trasportati in canoa, rispettivamente da Itapemirim a Cachoeiro, da Benevente ad Alfredo Chaves, da Santa Cruz a Pau Gigante, da Rio Doce a Linhares, da San Matheus a Santa

Leocadia. Dopo il viaggio in canoa, sempre penoso, gli immigranti avrebbero dovuto farne uno, anche più disastroso, dalle sedi ai nuclei coloniali ed alle *fazende*, a piedi, in una regione montuosa senza strade, spesso tra boschi vergini, ove non venne aperta che una *picada*. Le *hospedarias* o baracconi delle varie sedi nell'interno erano in completo stato di abbandono; non erano pronti e misurati i lotti destinati ai coloni, nè i lavori di strade che dovevano fornir loro lavoro nei primi due anni; le commissioni dei quattro distretti di colonizzazione mal funzionavano, mancanti come erano di personale idoneo, mentre i capi, essendo tutti dei *chefes politicos*, si ritenevano autonomi e superiori al direttore delle terre e colonie, mancando così quella disciplina e quell'armonia tanto necessarie in simili servizi. Alcuni nuclei e alcuni lotti erano perduti nella foresta, lontani da ogni altro centro di abitazione e di commercio, onde era facile supporre che i coloni, spaventati da quell'isolamento, li avrebbero abbandonati immediatamente, come di fatto avvenne; alcuni altri nuclei, come quello del Moniz Freire, dipendevano per le sussistenze dal Rio Doce, un fiume mal fido, perchè la sua barra di tratto in tratto si ostruisce, impedendo l'entrata dei vaporini e, mancando comunicazioni telegrafiche, nulla si sarebbe potuto sapere a Victoria di quello che fosse per accadere in quei luoghi. Le *fazende*, destinate a ricevere gli immigranti, essendo a grandi distanze le une dalle altre, e tutte disposte, come ho già detto, nelle valli formate dai fiumi Itabapoana, Itapemirim e San Matheus, nei confini estremi dello Stato, il consolato di Victoria, che sta nel centro, nulla mai seppe di certo della loro sorte.

I viveri nell'interno erano carissimi: per un chilogramma di pane di frumento si pagavano lire 1.55; per una bottiglia di tre quarti di litro di vino comune da pasto, lire 2.50; per un chilo di carne secca, lire 2; per un litro di fagiuoli, centesimi 60; per 15 chili di farina, lire 15 e più. I coloni italiani non potevano trovarsi bene in un paese dove i generi di prima necessità sono così cari, e nessun salario, anche alto, sarebbe bastato a sfamare, almeno nei primi tempi, famiglie numerose come quelle venute. Era facile accorgersi che, tenuto conto del gran numero dei nuclei e delle *fazende* sparse nel vasto territorio

vergine, doveva riuscire impossibile al governo, nonostante la miglior buona volontà, di provvedere ai coloni i servizi necessari del prete, del medico, del chirurgo, della levatrice e del maestro di scuola: mancavano le farmacie, mancavano gli ospedali. Nullà, insomma, era pronto per ricevere in tre anni i 20,000 emigranti del contratto Giffoni, che costò allo Stato di Espirito Santo circa tre milioni, senza alcun compenso, perchè, dei 10,000 emigranti introdotti in virtù del contratto medesimo, pochi rimasero, ed i rimasti sono quasi tutti in tale miseria che non possono costituire una forza economica per il paese.

Colla partenza del signor Moniz Freire dal palazzo del Governo in Victoria, cessò, pare, anche il desiderio di riattivare l'immigrazione italiana, o piuttosto venne meno la possibilità di chiederla, perchè la fine della sua presidenza coincise coll'inizio della crisi finanziaria ed economica che tuttora affligge questo Stato del Brasile e tutti gli altri la cui produzione principale è il caffè.

Durante il periodo 1892-96, mercè le grandi raccolte e l'alto prezzo di questo prodotto, e mercè il prestito di 700,000 lire sterline concluso da questo governo, lo Stato di Espirito Santo nuotava, per così dire, nell'oro e poteva, relativamente, largheggiare nelle spese per l'immigrazione. Poi vennero gli anni magri, e gravi calamità colpirono il paese: il caffè, che coi diritti di esportazione regge le finanze dello Stato, subì un ribasso straordinario di prezzo, da 17 milreis per *arroba* (15 chil.) a reis 3000, quanto si paga oggidì ai coloni; sopravvennero inoltre anni di siccità, ed il bilancio dello Stato dovette essere ridotto nei più ristretti limiti possibili. Per qualche tempo, quindi, non si parlò più di immigrazione nello Stato di Espirito Santo, e il governo rivolse tutti i suoi sforzi a realizzare delle economie.

Tornato tuttavia alla Presidenza, per un altro quadriennio, nel maggio del 1900, il signor Moniz Freire accennava di nuovo alla questione, nel suo messaggio al Congresso del 13 settembre, con queste parole: " Quanto alle spese, però, mi vedo obbligato a chiedervi un aumento per quella relativa all'immigrazione. Oltre che a questo ci obbliga la prossima esecuzione in cui sta per rientrare il

contratto del 1893 (contratto Giffoni), per accordo del mio illustre predecessore, questa spesa è una condizione d'esistenza. Senza il piccolo sacrifizio che essa ci impone, dentro pochi anni noi avremmo perduto senza compensi una grande parte delle nostre fonti di risorse, e determinato, nello svolgimento materiale del paese, un regresso imperdonabile. È nostro dovere imperioso mantener vive le forze produttive dello Stato, anche quando le circostanze non permettano crearne delle nuove, e sarebbe grave colpa assistere indifferenti al loro graduale esaurimento. Per la forma colla quale intendo attuare questo servizio, contando sull'indispensabile concorso degli agricoltori che abbiano maggiore urgenza di braccia da lavoro, la spesa rimarrà circoscritta nei limiti delle forze del bilancio preventivo. „

Il signor Moniz Freire ritornava così alla sua antica idea di destinare gli immigranti ai *fazendieri* del nord e del sud, escludendo per ora i nuclei coloniali.

Ma a quelle parole non seguì alcun provvedimento, alcuna iniziativa o proposta; esse devono, pertanto, interpretarsi come l'eco di un'aspirazione platonica.

Le condizioni finanziarie dello Stato andarono, d'altronde, peggiorando, e crebbe la necessità delle economie di ogni specie. Tutto, quindi, è sospeso rispetto alla venuta di nuovi emigranti italiani, fino a che non cessi la crisi del caffè, e le condizioni del bilancio dello Stato non sieno talmente migliorate da presentare un margine sicuro, per far fronte largamente a tutte le spese per l'introduzione, l'internamento e il collocamento degli immigranti, e fino a che il Governo di Espirito Santo non abbia accettato di fornire le garanzie richieste dal Governo del Re. Nessuno sarebbe, oggi, in grado di prevedere quando queste condizioni potranno avverarsi.

Venne soppressa frattanto la Direzione delle terre e delle colonie: così tutto il servizio relativo all'immigrazione nello Stato è ora virtualmente abolito, e sarebbe quindi impossibile, oggi, non soltanto la osservanza delle disposizioni sancite al capitolo 3° del decreto 4 giugno 1892, che più direttamente riguardano i diritti degli immigranti, ma anche la distribuzione regolare degli immigranti stessi ai *fazendieri* del nord e del sud.

Questa è la storia, nei fatti più salienti, dell'immigrazione italiana nello Stato di Espirito Santo, nel passato decennio. Non vi fu, in sostanza, che un unico fatto, l'esecuzione parziale del contratto Giffoni, nè altra immigrazione vera e propria, oltre quella di coltivatori dei campi, poteva esservi, nè vi fu mai in questo paese, unicamente ed esclusivamente agricolo.

La corrente immigratoria provocata da quel patto venne interrotta dal decreto proibitivo del 20 luglio 1895; e siccome la crisi finanziaria, che, a partire dal 1896, afflisse lo Stato, fece sospendere tutti i lavori pubblici (compresa la ferrovia *Sud-Espirito Santo*), cessò subito anche la piccola corrente di braccianti e terrazzieri che cominciavano a venir qui per quei lavori.

Quanto alla colonia italiana urbana, che in questo Stato fu sempre piccolissima, essa non subì quasi variazione alcuna da quello che era nel decennio 1880-90, salvo a Victoria, dove, nel periodo della prosperità, parecchie case commerciali italiane di Rio ed altre d'Italia fondarono succursali, che però si chiusero all'apparire della crisi. Anche la bandiera italiana, che coi vapori della Società *La Veloce* era regolarmente apparsa ogni mese per il trasporto di emigranti in questo magnifico porto, uno dei più sicuri e pittoreschi del mondo, non si fece più rivedere.

Il periodo durante il quale si svolsero queste vicende fu di somma importanza per la storia dell'immigrazione europea nello Stato di Espirito Santo e per la storia della colonizzazione, in generale, nell'America del Sud. Non mi risulta, infatti, che alcun altro governo abbia mai eseguito un tentativo di colonizzazione come questo, invitando 20,000 agricoltori a recarsi, in un periodo di tre anni, nel paese e offrendo a ciascuna famiglia 25 ettari di terra in proprietà.

Lo studio delle cause dell'insuccesso può offrire molti ammaestramenti per l'avvenire.

BRASILE

Lo Stato del Paranà e l'immigrazione italiana (1).

(Da un rapporto del signor G. SILVA, reggente il R. Consolato in Curitiba - Gennaio 1902).

Il Paranà è situato nella parte meridionale del Brasile, fra 22° 55′ e 27° 50′ di latitudine, 4° 44′ e 11° 8′ di longitudine occidentale di Rio de Janeiro. Confina a nord ed a nord-est con lo Stato di San Paolo, ad est con l'Oceano Atlantico, a sud-est con lo Stato di Santa Caterina, a sud con lo Stato di Rio Grande del Sud, a sud-ovest con la Repubblica Argentina, ad ovest con la Repubblica del Paraguay e con lo Stato di Matto Grosso.

La superficie dello Stato è calcolata a circa 240,000 chilometri quadrati. Il paese è per la maggior parte piano, ma ha pure depressioni ed alture notevoli e presenta quindi condizioni climatiche diverse. La *Serra do Mar*, che corre più o meno in direzione parallela alla costa, lo divide in due regioni ben distinte: quelle di *Beira Mar* (vicino al mare) e di *Serra Acima* (oltre i monti). La prima è alquanto paludosa e malsana; la seconda, molto più elevata, costituisce la parte più ricca e più interessante del Paranà; in essa si trovano belle foreste, estese e fertili campagne.

Secondo dati statistici forniti dal governo locale, ma non approvati dal governo federale, che li ritenne poco attendibili, la popolazione dello Stato ascenderebbe a 331,509 abitanti; la capitale, Curitiba, ne conterrebbe oltre 50,000, cifra probabilmente esagerata.

(1) Per più ampie informazioni circa lo *Stato del Paranà* vedasi un rapporto del Viceconsole CARLO CROCE, pubblicato nel *Bollettino del Ministero degli affari esteri*, ottobre 1895, n. 65-3 (pagine 831-841).

35

Il Paranà fa parte degli Stati Uniti del Brasile, con forma di governo repubblicano federale.

Il potere legislativo è esercitato da un'assemblea (*Congreso legislativo do Estado*) composta di 30 deputati, eletti con voto diretto dal popolo; le sue deliberazioni sono soggette alla sanzione del governatore. Il mandato legislativo dura due anni: il Congresso si riunisce ordinariamente il 1° febbraio di ogni anno nella capitale dello Stato e funziona per due o più mesi consecutivi.

Il potere esecutivo è affidato ad un governatore responsabile, eletto direttamente dal popolo, che rimane in carica quattro anni. In caso di assenza o di impedimento, il governatore è sostituito successivamente da un primo e da un secondo vice governatore, e per ultimo dal presidente o vice presidente del Congresso.

Il potere giudiziario, autonomo e indipendente, è esercitato dal tribunale superiore di giustizia, dal giudice di diritto, dai giudici municipali, dai tribunali criminali e dai giudici territoriali.

Il Paranà è rappresentato nel governo generale della Repubblica da tre senatori, eletti per nove anni e rinnovabili per un terzo ogni triennio, e da quattro deputati, eletti per tre anni.

Le monete, i pesi e le misure sono gli stessi degli altri Stati brasiliani (1).

Città principali. — La capitale Curitiba è posta sopra un altipiano a 899 metri sul livello del mare; è illuminata a luce elettrica, ma sprovvista di acqua potabile e di fognature e mal selciata. Le altre città più notevoli sono: Paranaguà, sulla baia omonima, seconda città dello Stato, a 110 chilometri di ferrovia dalla capitale, Antonina, Morretes, S. Josè dos Pinhaes, Serro Azul, Campo Largo, Lapa, Rio Negro. Palmira, Ponta Grossa e Castro, congiunte alla capitale in parte dalla ferrovia, in parte da strade carrozzabili.

Immigrazione. — Stando a quanto risulta dalle imperfette stati-

(1) Vedasi, a questo proposito, la nota a pag. 31 del n. 4, anno 1902, di questo *Bollettino*.

stiche locali, il movimento immigratorio avrebbe subito, dal 1889 al 1900, le seguenti oscillazioni:

1889	16,812	1895	6,351
1890	2,812	1896	13,084
1891	10,844	1897	308
1892	984	1898	310
1893	273	1899	1,024
1894	67	1900	216

Gli Italiani non rappresentano che la decima parte, all'incirca, del numero totale degl'immigranti, i quali sono per la maggior parte Polacchi.

Cessato il periodo dell'introduzione degli immigranti da parte del governo federale, quando i singoli Stati dovettero provvedervi per conto proprio, il Paranà, impreparato e povero, non potè, come lo Stato di San Paolo, assumere il servizio di immigrazione, sostenendo, come faceva il governo federale, non solo le spese di viaggio degli emigranti dall'Europa al Brasile, fino al luogo destinato, ma anche le spese di vitto, di costruzione delle case coloniche, di assistenza medica, ecc.; si contentò quindi dell'emigrazione spontanea. Ma, fatta eccezione per l'anno 1899, che segna un'entrata di 1024 immigranti (in gran parte polacchi ed austriaci chiamati dai parenti), dal principio del 1897 l'immigrazione nel Paranà rimase pressochè paralizzata.

Ai nuovi venuti il governo si limitò a concedere il viaggio da Paranaguà alle colonie, e un lotto di terra a prezzo mite, pagabile a rate annuali.

Gli emigranti che si dirigono in questo paese vi fissano per lo più stabile dimora; salvo poche eccezioni, l'emigrazione ha quindi carattere permanente. La facilità con cui per il passato i coloni divennero in breve tempo proprietari, senza essere soggetti a un duro servaggio, come in altri Stati del Brasile, la sicurezza di campare la vita lavorando, le buone accoglienze fatte qui all'elemento italiano, contribuirono a rendere affezionati i nostri emigranti alla terra che coltivano, e ad indurli a stabilirvisi definitivamente.

L'elemento italiano predominante in questo paese è il veneto; vi

sono anche parecchi meridionali, alcuni toscani, pochi lombardi e piemontesi.

La crisi che attraversa in generale il Brasile si ripercuote purtroppo anche qui; non vi sono lavori di sorta e la miseria comincia a battere alle porte anche di quelli che pel passato godevano un relativo benessere; l'offerta di braccia, in qualsiasi mestiere, è superiore alla domanda, onde molti abbandonano il paese e si dirigono altrove in cerca di lavoro. È perciò da sconsigliare assolutamente l'emigrazione al Paranà, specialmente degli operai, a qualsiasi categoria appartengano. Soltanto i veri contadini possono trovar lavoro, purchè abbiano mezzi sufficienti per pagarsi il viaggio e per vivere per un anno.

Questo paese avrebbe bisogno di capitali che vi si impiegassero a lunga scadenza; se ne potrebbero ottenere buoni risultati, essendo il territorio coperto di sterminate foreste, ricco di estesi campi, adatto al pascolo di migliaia e migliaia di animali bovini ed ovini. Pare certo che vi siano molte miniere, ma poche ne furono esplorate, nè si ebbero finora risultati tali da indurre i capitalisti europei a recarsi qui per sfruttarle.

Di mano in mano che arrivano a destinazione, gli emigranti sono ricoverati in baracconi, dove rimangono il minor tempo possibile. Il giorno stesso del loro arrivo o il giorno dopo sono addetti alla costruzione delle proprie capanne, nel luogo designato. Durante questa costruzione, ogni emigrante ha il diritto di essere alimentato per due giorni, per conto del governo statale, dopo di che ogni famiglia deve occupare la propria capanna e provvedere al proprio mantenimento.

Trascorsi 30 giorni dall'arrivo, si formano dei gruppi di 10 o 25 capi di famiglia, quanti ne occorrono per la costruzione definitiva delle case e delle strade coloniche, e a ciascun gruppo è assegnato un certo lavoro, sotto la sorveglianza di un *feitor* (assistente). Il direttore della colonia fissa la mercede per ogni famiglia, che varia da uno a tre *milreis* (1), secondo il numero dei suoi componenti. Ad ogni capo di

(1) Un *milreis* vale attualmente circa lire 1,25.

famiglia si rilascia un libretto, ove è indicato il numero delle giornate di lavoro e il guadagno giornaliero; con questo libretto egli può presentarsi ai negozianti della colonia e comperare ciò che gli occorre per sè e per i suoi.

Ogni emigrante riceve quindi un lotto di terra di 25 ettari ed una piccola casa di legno (*taboinha*), del valore complessivo di 500 *milreis*, pagabili a rate, in otto anni.

Non vi sono giornalieri, perchè quasi nessùno fa lavorare i campi a giornata, e non esistono, come nello Stato di San Paolo e in altri paesi del nord, nè grandi, nè piccoli *fazendeiros* che si dedichino all'agricoltura. La coltivazione del caffè e della canna da zucchero è fatta su piccola scala.

Le comunicazioni fra i centri di consumo, eccettuati quelli congiunti da linee ferroviarie, lasciano molto a desiderare, perchè, specialmente quando piove, diventa impossibile il transito su molte strade carrozzabili. I nuclei più popolosi, e perciò di maggior produzione, si trovano così lontani dal mercato di consumo ed hanno strade così mal tenute, che il costo di trasporto delle derrate ne assorbe il valore, e i coltivatori devono vendere i loro prodotti agricoli ad un prezzo irrisorio, mentre pagano a prezzi favolosi tutto quello che non producono. In tali condizioni si trovano i coloni germanici, austro-ungarici e polacchi, la maggior parte dei quali venne confinata in terreni abbastanza fertili, ma distanti dal centro.

L'assistenza medica è a carico delle colonie, ma ch'io mi sappia, i medici non risiedono che nelle città; chi ne ha bisogno, deve andare quivi a cercarli e pagarli a caro prezzo.

In ogni colonia il governo dello Stato mantiene o sussidia una scuola; i risultati però sono poco sodisfacenti, sia perchè i genitori non si curano di mandarvi i figli, sia per altri motivi.

La maggior parte degli Italiani che risiedono in questo paese da qualche anno sono proprietari di fondi, o nelle città o nelle colonie; in queste ultime quasi tutti hanno finito di pagare il loro lotto di terra e la loro casetta.

Nella capitale e nei centri maggiori abbiamo molti negozianti, ma

pochi di qualche importanza. L'elemento italiano è rappresentato in tutte le arti e i mestieri; vi sono sarti, calzolai, muratori, falegnami, pittori, arrotini, manovali e venditori ambulanti di aranci e di banane, per lo più meridionali; vi sono pure, a quanto mi risulta, tre medici italiani (uno ad Antonina sul litorale e due nella cittadina di Palmeira), alcuni agrimensori ed un maestro.

Le mercedi oscillano a seconda della maggiore o minore offerta di lavoro e a seconda del cambio; si può calcolare che un sarto guadagni 5 *milreis* al giorno; un calzolaio 4; un muratore circa 7; un falegname, 5; i pittori di case e gli imbianchini lavorano *à forfait*; i giornalieri guadagnano 2 *milreis* e mezzo, ecc. È molto difficile stabilire un rapporto fra le mercedi e le condizioni di esistenza, che variano secondo le esigenze individuali.

Un istituto d'istruzione elementare, nella colonia Santa Felicidad, è tenuto da suore italiane, e sovvenzionato dal patrio governo; c'è anche una società di mutuo soccorso — " Giuseppe Garibaldi „ — che ha una scuola italiana sussidiata.

Nel Paranà non esistono banche; i pochi risparmi sogliono essere depositati dai nostri connazionali nella " Cassa Economica „ del governo federale, che paga il 5 per cento, capitalizzabile ogni sei mesi. A causa della grande scarsità di denaro, è facile impiegarlo, mediante solide garanzie ipotecarie su stabili, al 2 ed anche al 3 per cento al mese.

Il governo non ostacola affatto l'immigrazione italiana, la quale anzi è bene accolta, specialmente se si tratta di emigranti dell'Italia settentrionale, che per lo più sono contadini. I meridionali si dedicano piuttosto a un mestiere o ad un'arte, e si stabiliscono di preferenza nelle città; alcuni entrano anche nell'esercito federale, o nel corpo di polizia come musicanti; comunque, trovano modo di guadagnare e spesso mandano i loro risparmi alla famiglia rimasta in Italia, dove non vedono l'ora di far ritorno. Coloro, invece, che si dedicano alla coltivazione dei campi o al piccolo commercio, si affezionano al luogo e non parlano più di rimpatrio.

Il seguente prospetto, compilato in base a informazioni private ed

ufficiose, contiene il numero approssimativo degli Italiani dimoranti nel territorio dello Stato:

Curitiba.

Curitiba	5,000
Umbarà	500
Argelina	150
Capivary	160
S. Gabriella	100
S. Venanzio	180
Campo Camprido	500
Alfredo Chaves	850
Antonio Prado	101
Presidente Faria	300
Maria José	250
Senador Dantes (Agua Verde)	600
Pilarsinho	185
Santa Felicidade	2,000
Timbitiva	600
João Torres	450
Villa Colombo	650
Totale	12,576

San José dos Pinhaes.

San José dos Pinhaes	100
Zacharias	19
Muricy	200
Nova Tyrol	400
T.te Coronel Accioli	110
Silveira da Motta	89
Totale	918

Campo Largo.

Campo Largo	90
A. Ribonça	139
Donna Mariana	152
Balbini Cunha	108
Mendes de Sà	109
Mariano Torres	196
Totale	794

Lapa.

Lapa	120
Wirmond	180
Totale	300

Triunfo.

Palmira	12
Maria Augusta	16
Totale	28

Palmeira.

Palmeira	15
Santa Barbara	82
Kitto	23
Totale	120

Ponta Grossa.

Ponta Grossa	1,000
Rio Verde	9
Totale	1,009

Castro.

Castro	500
Santa Leopoldina	23
Totale	523

Paranaguà.

Paranšguà	150
Maria Luisa	190
Santa Cruz	140
Tannay	183
Visconte de Nacar	87
Pereira	300
Totale	1,050

Morretes.

Morretes	500
Cary	58
Sesmaria	96
Sitio Grande	133
America	105
Rio do Pinto	14
Rio Sagrado	400
Totale	1,306

Antonina.	
Porto de Cima	20
Entre Rios	28
Marques	78
Antonina	100
Ypiranga	16
Turvo	29
Totale . . .	271

Eufrasio Correia	131
Assunguy	60
Chopim	245
Dispersi in lavori ferroviari ed in altri luoghi	369
Totale . . .	805
Totale generale . . .	19,700

Non esistono disposizioni governative o municipali, in forza delle quali gli stranieri siano esclusi dal prendere parte a determinati lavori. Non è necessario alcun documento per lo straniero che giunge in questo Stato, sia per risiedervi, sia per lavorare; nè viene opposto alcun ostacolo a chi vuole andarsene.

Non vi sono leggi o regolamenti in materia di assicurazione contro gli infortuni del lavoro e contro le malattie, nè disposizioni speciali in danno degli operai stranieri e delle loro famiglie.

Mancano parimente leggi protettrici delle donne e dei minorenni ammessi a lavorare in fabbriche ed opifici; finora non se n'è fatto sentire il bisogno. D'altronde le industrie sono qui in numero così esiguo, che lo sfruttamento dell'operaio è limitato.

L'esercizio di qualsiasi professione è perfettamente libero, salvo quello della medicina, che, per i medici laureati all'estero, è subordinato, secondo una legge del 1897, alla convalidazione dei titoli da parte di una facoltà brasiliana, a meno che non provino di essere professori o autori di notevoli opere scientifiche, nel qual caso basta un permesso rilasciato dal governo statale. Queste disposizioni non sono però rigorosamente applicate.

Nessuna compagnia di navigazione fa il viaggio fra l'Italia ed il Paranà; le compagnie italiane toccano soltanto Rio de Janeiro e Santos, che distano rispettivamente due giorni e un giorno da Paranà. Vi è però una compagnia tedesca, che fa due volte al mese il viaggio da Amburgo a questo porto.

STATI UNITI

L'immigrazione nell'anno 1902 (1).

Durante l'anno 1902 giunsero complessivamente negli Stati Uniti 739,289 immigranti, in confronto di 522,573 giunti nell'anno precedente.

Il maggiore incremento si ebbe nell'immigrazione italiana la quale raggiunse la cifra di 201,266 immigranti, con una differenza in più sull'anno 1901 di 58,135 persone. Furono pure in forte aumento l'immigrazione dall'Austria-Ungheria, dalla Russia, dalla Svezia e Norvegia e dal Regno Unito.

Nel prospetto che segue è indicato il numero degli immigranti giunti negli Stati Uniti durante l'anno 1902, divisi a seconda delle principali provenienze, in confronto con quelli arrivati nel 1901.

PROVENIENZE	1901	1902		
	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Italia	143,131	162,144	39,122	201,266
Austria-Ungheria	133,805	134,810	50,849	185,659
Russia	87,384	83,702	40,180	123,882
Svezia e Norvegia	38,295	38,764	20,408	59,172
Regno Unito	45,475	26,038	25,300	51,338
Germania	22,159	20,986	11,750	32,736
Altri paesi d'Europa	30,137	34,536	13,779	48,315
Altre parti del mondo	22,187	26,321	10,600	36,921
Totali	522,573	527,301	211,988	739,289

(1) Da un rapporto del R. Ambasciatore d'Italia a Washington in data 1° febbraio 1903. Nel N. 5 del Bollettino (anno 1903) fu data notizia dell'immigrazione negli Stati Uniti avvenuta durante l'anno *finanziario* 1901-1902.

STATI UNITI

Protezione degli immigranti italiani in Boston.

(Da una relazione del sig. A. CONTE agente della Società per la protezione degli immigranti italiani in Boston; febbraio 1903).

Il 1° gennaio 1902, fu costituita in Boston la Società per la protezione degli immigranti italiani, con sede in Hanover Street, n. 196.

Essa si prefigge gli scopi seguenti:

1. — Aiutare gli immigranti al loro sbarco, assistendoli durante l'esame presso le autorità americane, vigilando sul cambio della loro moneta, sulla compera dei biglietti ferroviari e sul servizio di trasporto dei bagagli;

2. — Aprire un ufficio di informazioni e di collocamento al lavoro; dare informazioni agli immigranti circa i mezzi per eseguire le rimesse di denaro ed effettuare depositi;

3. — Fornire agli immigranti assistenza legale per ripetizione di danni e interessi;

4. — Far meglio apprezzare dagli americani, per mezzo di apposite pubblicazioni, le buone qualità del lavoratore italiano;

5. — Incoraggiare gli immigranti a darsi all'agricoltura, dirigendosi nel Sud o nell'Ovest degli Stati Uniti;

6. — Curare il rimpatrio dei poveri e dei malati;

7. — Tenere a beneficio degli immigranti una scuola d'italiano e d'inglese, delle conferenze domenicali sulle leggi e sui costumi del paese, delle scuole di cucito per ragazze e per donne, dei *Clubs* per bambini, e infine costituire delle Società di mutuo soccorso.

La Società si propone pure di tenere informato il Commissariato italiano dell'emigrazione degli abusi che si commettessero a danno degli immigranti, delle condizioni del paese relativamente all'immigrazione e della convenienza, o meno che vi si rechino lavoratori italiani.

L'attuazione di questo programma richiede parecchi anni di sforzi e di abnegazione. Tuttavia nel primo anno di attività si sono già ottenuti buoni risultati, dei quali si fa cenno qui appresso.

1. — *Assistenza agli immigranti all'arrivo.* — Durante l'anno 1902 sbarcarono a Boston 14,180 immigranti. L'agente della Società fu presente ad ogni arrivo di piroscafi con immigranti, ai quali prestò valido aiuto, servendo loro da interpetre e da guida. La sua parola trovò sempre gentile accoglienza, tanto presso il commissario G. B. Billing, quanto presso l'agente della Dominion Line, signor Farley.

La continua vigilanza esercitata dalla Società ottiene il risultato che l'esame degli immigranti sia condotto con equanimità. La legge é severamente osservata, ma anche le ragioni degli immigranti sono fatte valere. E ciò è provato dal fatto che dei 14,180 immigranti giunti a Boston durante l'anno scorso solo poco più di cinquanta furono respinti.

La pratica dimostra l'utilità degli interpreti, perchè avviene non di rado che qualche ispettore, addetto all'esame degli arrivati, perda la pazienza non vedendo comprese le sue domande, o non comprendendo egli stesso le risposte, e usi modi inurbani, che sono tanto più deplorevoli quando ne sono vittime le donne.

Lascia anche a desiderare il trattamento fatto agli immigranti che, non avendo, alla prima visita, soddisfatto gli ispettori, sono trattenuti per un esame ulteriore, e vengono riuniti in una stanza speciale in attesa di una nuova adunanza della Commissione inquirente. La maggior parte di questi immigranti *sospettati* è composta di donne e bambini, poichè appunto con essi gli ispettori si mostrano più severi nell'esame e più guardinghi nell'ammetterli. Ma il peggio si è che gli impiegati, forse perchè distratti dall'immane lavoro, lasciano talvolta senza cibo quei poveri *sospettati*. Si noti inoltre che un piroscafo ammesso in pratica, p. e., alle sei, incomincia a sbarcare i passeggieri alle *sette*, ora fino alla quale non si distribuisce a bordo che un po' di caffè nero, così che i *sospettati* son già rimasti, come tutti gli altri immigranti, fino alle due o alle tre pomeridiane senza alcun cibo.

Anche per tali fatti la Società ha mosso reclami, e talvolta ha ottenuto che fosse dato un po' di pane e un po' di tonno sott'olio ai trattenuti. Tale provvedimento viene però preso solo eventualmente. Forse all'inconveniente sopraccennato sarà riparato appena i locali dello sbarcatoio saranno migliorati, e resi più adatti al bisogno.

Cambio della moneta. — Gli immigranti che arrivarono coi primi piroscafi dovettero pagare, per cambiare la loro moneta, dal 10 al 37 per cento di sconto. In seguito a vive rimostranze della Società, il tasso fu ridotto al 6.25. La Società fece inoltre imporre ai cambiavalute l'obbligo di affiggere un Bollettino dove fosse indicato il cambio della giornata, e di consegnare ad ogni immigrato una polizza con l'annotazione della somma di moneta italiana cambiata e dell'equivalente ricevuto in moneta americana. Infine, per co-

loro che giungevano diretti alla città di Boston, fu tolto l'obbligo di cambiare la loro moneta, obbligo che era stato imposto pel passato. Gli sforzi della Società sono ancora intesi a ottenere che il cambio venga maggiormente ridotto, e che nelle sale di aspetto sia affisso un avviso il quale informi l'immigrante che esso è libero di cambiare o no il suo denaro in moneta americana.

Giova a questo proposito avvertire che l'uso invalso in molti immigranti di cambiare in patria il denaro, contro oro francese o austriaco, riesce loro dannoso, perchè su tale moneta estera devono poi pagare qui nuovamente il cambio.

Vendita di biglietti ferroviari e servizio di express pei bagagli. — Sono frequenti gli abusi cui dà luogo la vendita dei biglietti ferroviari. L'agente della Società per la protezione degli immigranti italiani, non avendo veste ufficiale riconosciuta dalle autorità del Commissariato americano, non ha potuto esercitare a tal riguardo l'azione che avrebbe desiderato. Tuttavia non ha mancato di richiamare l'attenzione delle Autorità sui principali abusi commessi a danno degli immigranti italiani, invocando dei provvedimenti.

Incidentalmente è bene notare che da Boston a Nuova York si può andare, oltre che per la linea *Boston and Maine*, anche per la *Joy-Line*, spendendo solo 2 dollari. Gli immigranti che viaggiano per la *Boston and Maine*, devono pagare 3 dollari e 25 centesimi di dollaro. Tuttavia, malgrado la spesa maggiore, questo è il viaggio più conveniente, specie pei nuovi arrivati, poichè l'immigrante che va da Boston a Nuova York per la *Boston and Maine*, parte direttamente dallo sbarcatoio di Boston e giunge alla stazione centrale di Nuova York, che è nel cuore della città. Invece la *Joy-Line* ha un servizio misto di treno e di piroscafo, e gl'immigranti sono costretti a trasbordi e ad indugi.

La pratica dimostra essere raccomandabile agli emigranti di comprare in Italia il biglietto da Boston a Nuova York, perchè ciò, oltre ad evitare possibili abusi, esercita una favorevole impressione sull'animo degli ispettori, i quali si trovano meglio disposti a lasciar passare chi arriva con destinazione fissa fuori di Boston, in quanto che l'emigrante fornito di biglietto ferroviario per una destinazione prestabilita deve aver certamente qualcuno che lo aspetti e possa aiutarlo.

Il servizio degli *express* per il trasporto dei bagagli è fatto regolarmente, e nel corso dell'anno si sono avute pochissime occasioni di ricercare bagagli perduti. Tuttavia molto spesso avviene che al nuovo arrivato, il quale ignori che il biglietto ferroviario dà diritto al trasporto gratuito del bagaglio, vengano fatte pagare somme non dovute per nolo del bagaglio.

2. — *Ufficio di informazioni e di collocamento al lavoro.* — Ad ogni immigrato che ne faccia richiesta la Società fornisce notizie utili e pratiche sui paesi lontani da Boston e sulle probabilità di lavoro che essi offrono. Tali informazioni si danno specialmente allo scopo di evitare che gli immigranti si lascino sedurre dai miraggi di subiti guadagni che ingordi speculatori fanno loro intravedere per intascare disoneste senserie.

Durante l'anno 1902 la Società ha potuto procurare lavoro a 186 persone. Non è gran che, ma il nostro ufficio è ancora troppo di recente costituito per essere sufficientemente conosciuto ed ottenere grandi risultati. Intanto sono stati inseriti degli avvisi nei giornali e sono state distribuite circolari per indurre gli imprenditori e coloro che hanno bisogno di mano d'opera a rivolgersi direttamente alla Società.

A Webster nel Massachusetts, abbiamo, ad esempio, potuto impiegare una cinquantina d'operai, fra grandi e piccini, in una fabbrica di tele di cotone, e quella piccola colonia, che ora conta un centinaio di persone, ha sempre avuto colà lavoro continuo e case eccellenti.

La Società si propone di dedicare maggior parte della propria attività all'ufficio di collocamento, e cercherà pure di trovare qualche impiego per giovani colti, che non essendo fisicamente abbastanza forti, non sono adatti ai lavori manuali. L'esperienza prova che i braccianti trovano tutti qualcosa da fare, mentre i giovani che, pur avendo una certa coltura, non conoscono l'inglese, sono esposti a maggiori sofferenze e delusioni. Si procurerà inoltre di istituire un breve corso di arti e mestieri, in modo da avviare cotali giovani all'esercizio di qualche attività pratica che li metta in grado di guadagnarsi da vivere.

3. — ***Assistenza legale.*** — Per l'assistenza legale agli immigranti la Società è riuscita ad interessare due giovani avvocati, uno italiano, l'avvocato F. M. Zottoli, e l'altro americano, addetto allo studio del Long, il quale fu ministro di Stato durante la presidenza di Mac Kinley. Per questa parte dell'assistenza legale coopera con la nostra Società anche la *Boston Legal Aid Society*, che è costituita di eccellenti avvocati, ed ha lo scopo di offrire i mezzi di difesa ai poveri, supplendo in qualche modo alla nostra istituzione del gratuito patrocinio, che qui non esiste.

4. — ***Pubblicazioni nell'interesse dell'emigrazione italiana.*** — Durante l'anno sono state fatte per cura della Società le seguenti pubblicazioni:

a) Estratto d'una conferenza, tenuta a Nuova York nella « Federazione delle organizzazioni cristiane », in cui si tratta dell'immigrante italiano dal punto di vista economico, politico e religioso, e si fanno rilevare le carat-

teristiche principali dei nostri immigranti, e si additano i mezzi migliori per educarli.

b) Circolare riassuntiva del lavoro della Società, che ha lo scopo di esortare gli imprenditori e i capi di officina a richiedere operai al nostro ufficio.

c) Articoli sui giornali americani tendenti a confutare e a combattere gli argomenti sui quali si fonda il *Lodge Bill*, diretto, come è noto, alla restrizione della immigrazione sulla base dell'analfabetismo.

La Società fa anche delle pubblicazioni sui giornali italiani, per far conoscere agli emigranti le difficoltà di trovar qui lavoro e le diverse specie di abusi cui possono essere soggetti.

Nelle lettere che si spediscono in Italia dall'ufficio di corrispondenza della Società si accludono pure circolari a stampa che contengono avvertimenti per coloro che emigrano dall'Italia verso gli Stati Uniti.

5. — *Provvedimenti per avviare gli emigranti nelle zone agricole degli Stati Uniti.* — Col proposito di invogliare i nostri emigranti ai lavori agricoli è stato iniziato uno studio sulle condizioni agricole e climatiche della Florida.

Intanto cerchiamo di ottenere delle terre, a prezzi minimi e a pagamenti rateali, nelle vicinanze della città di Boston, per collocare in piccoli poderi alcune famiglie italiane. Con tale sistema si tende ad ottenere che le famiglie dei nostri coloni, lavorando direttamente allo sfruttamento della terra, abbiano pur modo di rimaner occupate durante l'intero anno. Nella stagione estiva il capo della famiglia potrebbe cercare un lavoro più remunerativo, impiegandosi in costruzioni di strade, ferrovie, ecc., mentre il resto della famiglia continuerebbe ad accudire alla coltivazione del podere. Il frutto della terra, ad esperienza fatta, basterebbe al sostentamento della famiglia colonica, e così il ricavato del lavoro del padre, potrebbe costituire la base di un progressivo fondo di risparmio.

6. — *Rimpatrio dei poveri e dei malati, ed opere di carità.* — La Società ha rivolto le sue cure anche al rimpatrio gratuito dei poveri e degli ammalati, e, con la cooperazione delle Società di beneficenza, si è riesciti a soccorrere molti poveri in varie dolorose contingenze.

Un albero di Natale fu fatto al principio della esistenza della nostra Società a beneficio di 800 bambini italiani.

Un albero fu pure fatto nel Natale di quest'anno a beneficio di 500 bambini, e in tale occasione ciascun bambino fu provveduto di un oggetto di vestiario, di un giocattolo, di un po' di dolci e di qualche libro. Alle famiglie povere venne distribuito carbone per un valore complessivo di 500 lire.

Si tennero alcune escursioni estive, cui parteciparono 450 bambini, che ebbero così l'opportunità di passare un giorno in campagna, di prendere un bagno e di avere un pranzo in comune.

7. — *Opera educativa della Società.* — L'opera educativa è considerata dalla Società come un suo indispensabile còmpito, in quanto è appunto per l'ignoranza della lingua, delle leggi, dei costumi e, spesso, fin'anco delle elementari regole di aritmetica, che gli immigranti italiani sono talora vittime di abusi. Un'altra non meno importante ragione per occuparsi del miglioramento degli immigranti, sta in questo. Se si vuole che gli Americani si interessino all'opera della Società si deve far sì che essi stessi possano averne un vantaggio permanente, il quale consiste appunto nel miglioramento dell'elemento straniero che si riversa dall'Europa sulle coste dell'Atlantico.

Con ciò non può dirsi che la Società tenda all'americanizzazione dell'immigrante italiano. Insegnare agli immigranti a leggere e parlare l'inglese, e infondere in essi lo spirito delle libere istituzioni americane, costituisce un'opera civile ed umanitaria, superiore ad ogni interesse nazionale, senza che per questo implichi la dimenticanza della patria. Del resto l'assimilazione e la fusione dell'elemento italiano nella società americana è cosa fatale. L'opera educativa della Società non accelera, ma tempera e migliora il processo immancabile di tale assimilazione.

Amore alla patria di origine; rispetto ed obbedienza alla patria di adozione: tale è l'intento nel quale italiani ed americani sono concordi rispetto all'opera educativa da esercitarsi dalla nostra Società.

Nelle scuole serali gratuite tenute dalla Società si insegna l'italiano e l'inglese. Nelle scuole di cucito, frequentate da ragazze e da donne, qualche signora trova modo di parlare su qualche argomento interessante ed educativo che riguardi l'Italia o l'America. Il materiale per cucire è provveduto dalla Società, e, si consente che donne e bambine tengano per sè il lavoro che hanno fatto, come compenso alla loro diligenza.

Si fanno anche delle letture, ora sulle leggi degli Stati Uniti in confronto a quelle d'Italia, ora a proposito di commemorazioni patriottiche, ora infine traendo argomento da qualche avvenimento del giorno che si riferisca all'Italia o agli Stati Uniti. Si tengono pure delle adunanze per bambini e bambine, dove l'intento educativo non è mai scompagnato da quello del divertimento.

La Società ha infine promosso l'istituzione di alcune Associazioni che potranno riuscire di gran giovamento agli italiani. Noto fra queste la nuova Società *Risorgimento* e il Circolo *Jolanda Margherita*.

La *Società Risorgimento*, avente per iscopo il mutuo soccorso, non è ancora molto numerosa, contando appena una cinquantina di soci. Tuttavia ha fatto del bene, guadagnandosi le simpatie degli Americani, ai quali è tornato gradito sentire che i membri di codesta Associazione promettono d'imparare l'inglese, di non portare armi insidiose, e di considerare come sacri i diritti politici.

Il *Circolo Jolanda Margherita* di cui è presidente onorario il nostro R. Console, conte O. Gaetani di Castelmola, è una Associazione che si propone lo studio della lingua, dell'arte e della vita italiana. Esso è in massima parte composto di signore americane, che parlano l'italiano, e che sostengono pure e incoraggiano la Società di protezione. Col nuevo Circolo abbiamo potuto guadagnare altre simpatie alla nostra causa, e mettere in maggior rilievo le buone qualità dei nostri connazionali operai a vantaggio dei quali sono diretti tutti i nostri sforzi.

Il Commissariato dell'emigrazione, ad incoraggiare l'opera della *Società di protezione per gli immigranti italiani* costituitasi in Boston, su proposta del R. Console d'Italia in quella città, con deliberazione in data 30 ottobre 1902, approvata dal Ministro degli affari esteri, ha concesso alla Società stessa un concorso pecuniario per l'esercizio finanziario 1901-1902 di lire 5000.

CANADÀ

L'immigrazione nell'anno 1902 (1).

Gli immigranti giunti nel Canadà, così per via di mare come per via di terra, durante l'anno 1902, raggiunsero la cifra di 87,712 contro 52,521 giunti nel 1901. Nonostante questo considerevole aumento dell'immigrazione complessiva verificatosi nel 1902, in confronto dell'anno precedente, l'emigrazione italiana ha subito una lieve diminuzione. Infatti, gli Italiani giunti nel Canadà durante il 1902 furono 3914, mentre nel 1901 erano stati 5045. Tale diminuzione è probabilmente dovuta al freno posto dal Governo italiano all'emigrazione clandestina.

L'immigrazione dalla Gran Bretagna ed Irlanda (Inglesi, Gallesi, Scozzesi ed Irlandesi) è stata, nel 1902, in notevole aumento rispetto a quella del 1901. Così pure l'immigrazione dall'Impero austro-ungarico, specialmente dalla Galizia e dall'Ungheria, e l'immigrazione dalla Russia.

Nel prospetto che segue sono indicati gli immigranti giunti nel Canadà durante l'anno 1902 divisi per nazionalità. Si tenga presente che le cifre seguenti si riferiscono ai soli immigranti giunti nel Canadà per rimanervi, e non comprendono quelli di passaggio per gli Stati Uniti.

(1) Da un rapporto del R. Console d'Italia a Montreal in data 24 marzo 1903. Notizie analoghe per l'anno 1901 sono pubblicate nel n. 9 del *Bollettino dell'emigrazione* (anno 1902).

Immigranti giunti nel Canadà durante l'anno 1902 divisi per nazionalità.

NAZIONALITÀ	NUMERO degli immigranti	NAZIONALITÀ	NUMERO degli immigranti
Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda	20,795	Stati Uniti d'America. . . .	137
Scandinavia	3,375	Ebrei (1)	2,027
Belgio.	292	Altre nazionalità.	677
Francia	520	Canadà (rimpatrianti) . . .	3,424
Italia	3,914	Viaggiatori	253
Impero Austro-Ungarico. . .	10,261	Immigranti giunti per via di mare.	54,832
Germania	1,302	Immigranti giunti per via di terra	32,880
Stati Balcanici	573		
Russia.	6,006		
Asia minore	1,276	Totale . . .	87,712

Gli abbondanti raccolti di cereali avutisi lo scorso anno nel Manitoba e nei territori del nord-ovest hanno determinata una corrente considerevole di emigrazione dai vicini Stati della Confederazione americana ed anche dall'Inghilterra, ove un certo numero di coloni inglesi stabiliti nel Canadà sono andati a divulgare la feracità di quei terreni ed a consigliare ai loro connazionali l'emigrazione per quelle regioni.

Anche per l'anno in corso (1903) l'immigrazione di coloni e di agricoltori dal Regno Unito nel Canadà si annuncia numerosa.

A causa di questo afflusso di emigranti dall'Inghilterra, sembra meno sentito il bisogno di coloni di altre nazionalità. Pertanto i coloni italiani che volessero recarsi nel Canadà non potranno far calcolo sopra aiuti o agevolazioni da parte di quel Governo, ma dovranno essere muniti, come si è altre volte insistito, di capitali sufficienti per provvedersi di animali, di attrezzi e di sementi, nonchè di una scorta pecuniaria bastevole per vivere fino al raccolto.

(1) Nella statistica canadese gli immigranti non sono divisi secondo l'unico criterio della nazionalità, ma bensì secondo un criterio misto di nazionalità, razza e religione.

COLONIA DEL NATAL (Africa Australe)

Legge sull'immigrazione del 1897.

La colonia inglese del Natal, come colonia autonoma, ha una legge sull'immigrazione a sè, nello stesso modo della Colonia del Capo di Buona Speranza. La legge sull'immigrazione del Natal fu emanata da S. M. la Regina Vittoria, su parere favorevole e con l'assenso del Consiglio e dell'Assemblea legislativa del Natal, il 5 maggio 1897.

Essa, a somiglianza di quella della Colonia del Capo, proibisce l'immigrazione di talune categorie di persone dette *immigranti proibiti*, fra cui sono comprese le persone che non sanno leggere o scrivere in una lingua *europea*.

Segue la traduzione della legge.

Legge restrittiva dell'immigrazione del 1897.

1° La presente legge porterà il titolo di *Legge restrittiva dell'immigrazione del* 1897 (*The immigration restriction act*, 1897).

2° Questa legge non sarà applicabile:

a) alle persone munite di un certificato nella forma della scheda *A*, aggiunta a questa legge, firmato dal Segretario coloniale, dall'Agente Generale del Natal, o da altro funzionario nominato agli scopi di questa legge, sia entro o fuori il paese, dal governo del Natal;

b) alle persone per la cui immigrazione nel Natal sia provveduto da una legge o da un regolamento approvato dal Governo;

c) alle persone sottratte in via eccezionale (*specially*) all'azione di questa legge mediante uno scritto del Segretario coloniale (*by a writing under the hand of the Colonial Secretary*);

d) alle persone che fanno parte dell'esercito di terra e di mare di S. M. Britannica;

e) agli ufficiali e ai componenti l'equipaggio di una nave da guerra appartenente a uno Stato estero;

f) ad ogni persona accreditata nelle debite forme presso il Governo

del Natal o direttamente dal Governo Imperiale britannico, o sotto la sua autorità, oppure da qualsiasi altro Governo.

3° È proibita l'immigrazione nel Natal, sia per terra che per mare, a qualsiasi persona appartenente ad una delle classi enumerate nei seguenti paragrafi. Dette persone saranno d'ora innanzi denominate *immigranti proibiti*:

a) ogni persona che, a richiesta di un funzionario appositamente incaricato agli scopi di questa legge, non sappia scrivere o firmare, in una qualsiasi lingua europea, un'istanza al Segretario coloniale, nella forma indicata dalla scheda *B* di questa legge:

b) ogni persona che si trovi in condizione di miseria (*being a pauper*) o che si tema debba presumibilmente cadere a carico della pubblica beneficenza;

c) gli idioti o mentecatti;

d) le persone affette da malattia ributtante o contagiosa;

e) ogni persona che, senza aver ottenuto spontaneamente il perdono dalla parte lesa (*not having received a free pardon*) sia stata condannata negli ultimi due anni per truffa o altro reato infamante, o che implichi turpitudine morale, non per un semplice reato di natura politica;

f) le prostitute e le persone che vivono della prostituzione altrui.

4° Ogni immigrante proibito che tenti di entrare o sia entrato nel Natal, in contravvenzione alle disposizioni di questa legge, sarà ritenuto colpevole di infrazione alla presente legga, e soggetto, oltre che alle altre pene del caso, all'espulsione dalla Colonia, e, secondo le risultanze del processo, potrà essere condannato al carcere per un periodo non eccedente i sei mesi, senza lavori forzati. Tale prigionia cesserà con la deportazione del reo o quando egli trovi due persone che si rendano garanti della sua uscita dalla Colonia entro un mese, rilasciando all'uopo ciascuna una cauzione di 50 lire sterline.

5° Un individuo ritenuto immigrante proibito ai termini dell'articolo 3 di questa legge, ma che non rientri in una delle categorie contemplate dai paragrafi *c*) *d*) *e*) *f*) dello stesso articolo, potrà entrare nel Natal alle seguenti condizioni:

a) prima di sbarcare dovrà depositare nelle mani di un funzionario, appositamente incaricato agli scopi di questa legge, la somma di 100 lire sterline;

b) se egli otterrà, entro una settimana dal suo arrivo nel Natal, dal Segretario coloniale o da un Magistrato un certificato attestante che a lui non si applicano le proibizioni contenute in questa legge, gli sarà restituito il deposito di 100 lire sterline;

c) se non riuscirà ad ottenere, entro una settimana dallo sbarco, il detto certificato, perderà ogni diritto al ricupero del deposito e sarà trattato come immigrante proibito.

Pel fatto dello sbarco in un porto della Colonia delle persone di cui è parola in quest'articolo, nessuna responsabilità risalirà alla nave dalla quale sono sbarcate, o ai proprietari della stessa.

6° La persona che proverà a un funzionario, appositamente incaricato agli scopi di questa legge, di essere stata precedentemente domiciliata nel Natal e di non appartenere alle categorie contemplate dai paragrafi *c) d) e) f)* dell'articolo 3, non sarà considerata immigrante proibito.

7° La moglie e i figli minorenni di un immigrante non proibito non saranno soggetti alle esclusioni imposte da questa legge.

8° Il comandante e i proprietari della nave dalla quale sia sbarcato un immigrante proibito saranno soggetti al pagamento, con vincolo solidale, di una multa non minore di 100 sterline. Tale multa potrà raggiungere la cifra di sterline 5000, mediante aumento di 100 lire sterline per ogni cinque immigranti proibiti dopo i primi cinque, e il bastimento potrà essere sequestrato, con sentenza della Suprema Corte giudiziaria del Natal, al fine di ottenere il pagamento di ciascuna di queste multe, e potrà essergli negato il foglio di partenza, finchè non sia stata pagata la multa e finchè il comandante non abbia ottemperato agli ordini del funzionario, appositamente incaricato agli scopi di questa legge, di trasportare fuori della Colonia ogni immigrante proibito da lui sbarcato.

9° L'immigrante proibito non potrà ottenere il permesso di esercitare nel Natal qualsiasi mestiere o professione, nè di prendere in affitto o comperare un terreno, o acquistare su di esso ogni altro diritto, nè di esercitare il diritto di voto (*exercise the franchise*), o di essere registrato come cittadino in alcun comune della Colonia. Ogni licenza o diritto che possa aver ottenuto in contravvenzione alle disposizioni di questa legge sarà dichiarato nullo.

10° Ogni funzionario, a ciò autorizzato dal Governo, potrà pattuire con il comandante, i proprietari o l'agente d'una nave il trasporto di un immigrante proibito trovato nel Natal, ad un porto del paese o vicino al paese d'origine dell'immigrante stesso, e ognuno di tali immigranti con i suoi bagagli potrà essere imbarcato a cura di un funzionario di polizia su detta nave e, in tal caso, se sprovvisto di mezzi, fornito di denaro sufficiente da permettergli di vivere per un mese, secondo la sua condizione, dopo lo sbarco.

11° Chiunque volontariamente assisterà in qualsiasi maniera un immigrante proibito a contravvenire alle prescrizioni della presente legge sarà esso medesimo ritenuto contravventore alla legge.

37

12° Chiunque volontariamente cooperi a far entrare nel Natal un immigrante proibito, appartenente alla classe *f*) dell'articolo 3 di questa legge, sarà considerato come contravventore alla legge stessa, e, in seguito alle risultanze del processo, sarà soggetto alla pena del carcere coi lavori forzati per un periodo non eccedente i 12 mesi.

13° Chiunque volontariamente si presti a fare entrare nel Natal un idiota o un mentecatto, senza autorizzazione scritta o stampata, firmata dal Segretario coloniale, sarà considerato come contravventore a questa legge e, in aggiunta alle altre pene del caso, condannato alle spese di sostentamento dell'idiota o mentecatto, durante il soggiorno di questo nella Colonia.

14° Ogni funzionario di polizia o altro funzionario appositamente incaricato agli scopi di questa legge, può, ai sensi dell'articolo 5, impedire l'entrata nel Natal, sia per mare che per terra, di un immigrante proibito.

15° Il Governatore della Colonia, può ogni volta che lo crederà opportuno, nominare e licenziare funzionari allo scopo di dar vigore alle disposizioni di questa legge e può determinare i doveri di tali funzionari. Questi eseguiranno le istruzioni loro date di volta in volta dal capo del loro dipartimento ministeriale.

16° Il Governatore, coll'assenso del Consiglio (*The Governor in Council*), potrà sempre emanare, modificare e revocare norme e regolamenti per la migliore attuazione delle disposizioni della presente legge.

17° La multa per contravvenzione a questa legge, o ad ogni norma o regolamento relativo alla stessa, se non è stata espressamente imposta una multa maggiore, non eccederà le 50 lire sterline, da commutarsi nel carcere, con o senza lavori forzati, fino al pagamento di tale multa o in aggiunta ad essa, ma non eccedente in ogni caso i tre mesi.

18° Tutte le contravvenzioni a questa legge o alle norme o regolamenti ad essa relativi, e le azioni giudiziarie per pene o multe non eccedenti 100 lire sterline, saranno di competenza dei funzionari giudiziari.

SCHEDA A.

Colonia del Natal.

Il presente foglio serve a certificare che . . . .
di . . . .
di anni. . . . .
esercente il mestiere o la professione di . . . .
può e merita di essere ammesso come immigrante nel Natal.

Dato a . . . . questo giorno di . . . .

(firma)

SCHEDA B.

Al Segretario coloniale.

Signore,

Io sottoscritto chiedo di essere esonerato dalle disposizioni della legge n. . . . . . , 1897.

Il mio nome per intero è . . . .
Il mio luogo di residenza in questi ultimi 12 mesi è stato . . . .
Il mio mestiere o professione è . . . .
Sono nato a . . . . nell'anno . . . . .

Suo, ecc.

COLONIA DEL CAPO (AFRICA AUSTRALE)

Regolamento per l'applicazione della legge sull'immigrazione del 1902.

Nel n. 4 del *Bottettino* (anno 1903) fu pubblicata nella traduzione italiana la legge sull'immigrazione della Colonia del Capo di Buona Speranza dell'anno 1902, entrata in vigore il 30 gennaio 1903. Aggiungiamo qui appresso la traduzione del regolamento emanato dal Governatore della Colonia del Capo in data 4 febbraio 1903 per l'applicazione di quella legge. Il testo del regolamento fu pubblicato nella *The Cape of Good Hope Government Gazette* del 10 febbraio 1903, n. 8517, ed ebbe vigore a cominciare da questa data.

Regolamento fatto in conformità delle disposizioni della legge sull'immigrazione del 1902 (articolo VII).

PARTE 1ª

Preliminari.

1. — Nel presente regolamento le espressioni qui appresso indicate hanno il significato rispettivamente assegnato alle medesime, a meno che si renda evidente una diversa interpretazione.

Per *passeggieri* s'intendono tutte quelle persone, esclusi gli ufficiali e gli uomini di equipaggio, che si trovano su una nave al momento dell'arrivo in un porto della Colonia;

Per *ufficiale d'immigrazione* s'intende qualsiasi persona incaricata dal Governatore, in conformità della legge (articolo VII), di fare eseguire nei porti della Colonia e nelle acque del suo territorio le disposizioni della legge e del regolamento.

2. — È in facoltà del Ministro, quando lo creda opportuno, di stabilire di tempo in tempo le attribuzioni e impartire le opportune istruzioni agli ufficiali d'immigrazione.

3. — È pure in facoltà del Ministro di emanare di tempo in tempo quelle istruzioni agli ufficiali ed agenti di polizia che crederà opportune per la esecuzione del presente regolamento.

PARTE 2ª.

Per impedire nella Colonia l'immigrazione di immigranti proibiti.

4. — Per l'attuazione della legge sull'immigrazione, nonchè per l'applicazione del presente regolamento, tutti gli ufficiali, qui appresso indicati, sono autorizzati in ogni ora del giorno e della notte a recarsi a bordo di qualsiasi nave ed esaminare le carte di bordo; questa disposizione potrà essere applicata alle navi da guerra inglesi od estere, purchè non ostino speciali disposizioni al riguardo.

5. — Il presente regolamento non sarà applicato, in generale, a quei passeggieri che sbarchino a Cape Town o in altro porto della Colonia, qualora siano diretti ad altra Colonia inglese nel Sud-Africa e non siano dichiarati immigranti *proibiti* dalle leggi della Colonia a cui sono diretti; oppure a quelle persone che l'ufficiale d'immigrazione, dopo scrupolosa inchiesta, abbia riconosciute per tali, purchè questi immigranti acconsentano a sottomettersi alle istruzioni che saranno loro date dall'ufficiale dell'immigrazione, intese a far sì che il passaggio di tali immigranti traverso la Colonia sia effettivamente e sollecitamente compiuto.

6. — Il Comandante di qualsiasi nave in arrivo in un porto della Colonia del Capo dovrà adoperarsi con ogni mezzo legale per ottenere da ciascun passeggiero le informazioni qui appresso indicate e per accertarne l'esattezza. Egli consegnerà, al momento del suo arrivo, all'ufficiale d'immigrazione del porto, dietro analoga domanda, i registri completi, e fornirà gli schiarimenti richiesti, cioè:

a) consegnerà una lista dei passeggieri del proprio bastimento, classificati secondo il porto di destinazione, specificando inoltre per ciascuno di essi le informazioni richieste secondo la scheda annessa al presente regolamento. Il Ministro può tuttavia variare, quando lo crede, detta scheda per quanto riguarda le informazioni che il comandante deve fornire ai sensi di questo regolamento;

b) dovrà consegnare inoltre una lista còmpleta di tutti gli uomini formanti l'equipaggio della nave, con i nomi, la nazionalità e il grado dei medesimi;

c) per ultimo, dovrà fornire schiarimenti, in iscritto o a stampa, firmati da ciascun passeggiero, secondo i moduli *A*, *B*, *C* o *D*, qui annessi.

7. — Ogni passeggiero, che arrivi ad un porto della Colonia, prima di sbarcare dovrà dichiarare all'ufficiale d'immigrazione a quale delle persone indicate nei moduli *A*, *B*, *C*, *D* egli appartiene, vale a dire:

a) che egli non è un immigrante proibito ai termini del secondo articolo della legge, oppure:

b) che egli rientra in una delle categorie contemplate nel terzo articolo della legge, alle quali le disposizioni restrittive della stessa non sono applicabili, oppure:

c) che egli è diretto ad un paese oltre i confini della Colonia, e che intende traversarla con tutta celerità per raggiungere la propria destinazione, oppure:

d) che egli è un semplice viaggiatore (*a* bona fide *traveller*), che non intende restare o domiciliarsi nella Colonia.

Ai sensi del presente regolamento, ciascun passeggiero firmerà e consegnerà al comandante della nave o all'ufficiale d'immigrazione del porto d'arrivo una dichiarazione rispondente ad uno o all'altro, secondo i casi, dei moduli *A*, *B*, *C*, *D*, compresi nella scheda II annessa alla presente legge. L'ufficiale d'immigrazione potrà in qualunque modo, non escluso il giuramento da parte dei passeggieri, accertarsi della veridicità delle dichiarazioni da essi fatte, e finchè egli non ne sarà convinto, nessun passeggiero potrà sbarcare. Nulla, in questo regolamento, vieta al Ministro di autorizzare, se lo crede opportuno, lo sbarco di un passeggiero quando, secondo il suo giudizio, questi non sia un immigrante proibito.

8. — Ogni ufficiale d'immigrazione, che non sia in altro modo autorizzato a ricevere un giuramento o ad accettare una dichiarazione, resta a ciò autorizzato, per i fini del presente regolamento.

9. — Nessun uomo dell'equipaggio di qualsivoglia nave potrà sbarcare in un porto della Colonia, fino a che non gli sarà rilasciato un permesso dall'ufficiale d'immigrazione; e qualsiasi comandante, che permetterà agli uomini del suo equipaggio di sbarcare senza tale permesso, sarà passibile di un'ammenda non superiore a cinquanta sterline, o, in difetto di pagamento, alla prigione per un periodo non superiore ai tre mesi, oppure al carcere, senza facoltà di scegliere l'ammenda, o all'una e all'altra pena insieme. Però non vi sarà contravvenzione al presente regolamento pel fatto dello sbarco temporaneo di un uomo dell'equipaggio, il quale raggiunga il proprio bastimento prima che questo lasci il porto.

10. — Il comandante di qualsiasi nave, se richiesto da un ufficiale di immigrazione, dovrà, prima di lasciare il porto, passare in rivista e presentare ogni uomo del suo equipaggio, perchè venga confrontato con la lista menzionata all'art. 6 di questo regolamento, lettera *b*. Il comandante che rifiuta di presentare il suo equipaggio, commette una contravvenzione al presente regolamento, e il permesso di partenza potrà essere rifiutato fino a che l'ufficiale d'immigrazione non sia convinto che si trovino a bordo tutti gli uomini dell'equipaggio indicati nella lista.

11. — Tutti i comandanti delle navi che trasportano passeggieri diretti a

questa Colonia, dovranno prendere nei porti di imbarco tutte quelle cautele che saranno necessarie ad impedire che ottenga imbarco sulla nave una persona la quale intenda sbarcare in questa Colonia contravvenendo alla legge sulla immigrazione; e non permetteranno, dopo che la nave e i passeggieri avran passato l'esame dell'ufficiale di immigrazione, che un passeggiere sbarchi in un porto che nella lista menzionata all'art. 6 di questo regolamento, lettera *a*, non sia specificato come quello cui il passeggiere è diretto; tranne il caso che il passeggiere non sia stato munito dall'ufficiale di immigrazione di un permesso di sbarco sotto quelle condizioni che egli crederà opportuno di fare.

12. — Il comandante, che in qualunque tempo dopo l'imbarco abbia fondate ragioni per sospettare che un passeggiero sia un immigrante proibito, dovrà farne, il più presto possibile, un rapporto speciale all'Ufficiale d'immigrazione nel primo porto della Colonia che la nave toccherà.

13. — Il comandante è obbligato ad assistere, per quanto può, gli ufficiali d'immigrazione ed altri funzionari che a bordo della sua nave sono incaricati di eseguire operazioni in conformità alle disposizioni della legge e di questo regolamento; un comandante o qualsiasi persona che resista, o in qualsiasi modo si opponga a detti funzionari, sarà passibile di un'ammenda non eccedente le cento sterline o, in mancanza di pagamento, del carcere, con o senza lavori forzati, per un periodo di non oltre dodici mesi e senza la facoltà di optare per l'ammenda.

14. — Qualora all'ufficiale d'immigrazione sembrasse attuabile e utile nell'interesse della nave una ispezione od esame (richiesti o permessi da questo regolamento) degli immigranti, tale ispezione od esame potrà essere eseguita fuori del bastimento in una località all'uopo indicata con la sanzione del Ministro. Rimane inteso però che la spesa del trasloco degli emigranti da ispezionare o esaminare e del loro bagaglio, è a carico del comandante della nave. Il permesso di partenza potrà essere rifiutato finchè non sia pagato l'importo della spesa stessa. Tale mutamento della località della ispezione od esame non libera il comandante dall'obbligo di riprendere a bordo i passeggieri riconosciuti come immigranti proibiti, o da qualsiasi altro obbligo imposto dalla legge o da questo regolamento.

15. — L'ufficiale d'immigrazione potrà differire, per il tempo che crederà necessario, lo sbarco di qualsiasi passeggiero, oppure potrà trattenere qualunque passeggiero, sbarcato nel modo contemplato dal precedente articolo, al fine di constatare se esso sia o no un immigrante proibito.

16. — L'ufficiale d'immigrazione potrà inoltre, per lo stesso scopo di constatare, cioè, se un passeggiero sia o no un immigrante proibito, rivolgere allo stesso tutte le domande che riterrà necessarie, e potrà esigere la risposta

verbale o scritta, e col giuramento, e potrà richiedere che il passeggiero scriva o firmi, in caratteri di una lingua europea, una domanda secondo il modulo che il Ministro ha facoltà di indicare all'ufficiale di immigrazione. Questi potrà richiedere inoltre tutte quelle altre prove che il detto passeggiero o viaggiatore può essere ragionevolmente obbligato a fornirgli. Al passeggiero che si rifiuterà di rispondere, o di stendere la domanda, o di fornire gli schiarimenti richiesti, può essere vietato lo sbarco, oppure, se già sbarcato, esso può essere trattenuto per tutto quel tempo che l'ufficiale d'immigrazione crederà necessario al fine di esaurire la vertenza.

17. — L'ufficiale d'immigrazione può esigere, fra l'altro, le seguenti prove:

a) nel caso di soldati ed ex volontari, la produzione del loro congedo;

b) nel caso di una donna o di figli minorenni di un immigrante ammesso nella Colonia in conformità alle disposizioni della legge, una dichiarazione che attesti che quella donna è sua moglie e quei minorenni sono suoi figli;

c) nel caso di una persona che domanda di ritornare a casa sua nel Sud-Africa, la prova che l'ufficiale d'immigrazione crederà necessario di richiedere o che il Ministro indicherà, per accertare tale domicilio nel Sud-Africa;

d) nel caso di europei agricoltori, domestici, artigiani, meccanici, operai o minatori, menzionati nell'articolo 3° della legge, la presentazione di un certificato firmato dall'Agente Generale della Colonia in Inghilterra, o da un altro funzionario all'uopo designato, a termini del detto articolo, oppure da un Magistrato, Giudice di pace, od altro funzionario giudiziario che abbia un simil grado (*holding the same or an analogous position*) nel paese di provenienza di detto europeo;

e) per ogni passeggiero, infine, la prova che si trovi in possesso di evidenti (*visible*) mezzi di sussistenza, e che non sia probabile che egli abbia a cadere a carico della pubblica beneficenza.

Parte 3ª.

Per provvedere all'espulsione dal territorio della Colonia di persone cui è vietato di immigrarvi e stabilirvisi, e per provvedere alla custodia temporanea, alla sorveglianza e sistemazione degli immigranti proibiti, durante il periodo in cui pende la decisione di espulsione.

18. — Quando vi sia dubbio che un passeggiero sia un immigrante proibito, detto passeggiero potrà essere:

a) trattenuto a bordo della nave, sulla quale è arrivato, fino alla partenza di detta nave dalle acque della Colonia, oppure:

b) trattenuto in un luogo stabilito dal Ministro, fino a che gli sia stato assicurato il trasporto al porto d'imbarco, oppure:

c) rinviato dal luogo d'ispezione alla nave sulla quale è arrivato, per essere fatto partire sulla medesima dal territorio della Colonia.

19. — Sarà stanziata la somma di tre sterline per ogni immigrante proibito, allo scopo di assisterlo al suo arrivo nel paese dove è rimandato. Questa somma verrà consegnata all'emigrante stesso, al momento della partenza della nave, oppure consegnata al comandante o ad altra persona, così che ne sia assicurato il definitivo possesso all'immigrante. Se poi risulterà che tale somma, affidata al comandante, non sia stata consegnata all'immigrante, il comandante sarà ritenuto colpevole di contravvenzione al presente regolamento e potrà essere condannato al pagamento di 100 sterline o, in mancanza di pagamento, a tre mesi di prigione civile.

20. — Il comandante di una nave, sulla quale siano stati trasportati degli immigranti proibiti nelle acque del territorio della Colonia, dovrà, a richiesta dell'ufficiale d'immigrazione, riportare o far riportare gli immigranti stessi nei porti dai quali essi provengono, in terza classe e somministrando loro il vitto dei passeggieri di detta classe. Se risulta che detti immigranti, durante il viaggio di ritorno, non sono stati trattati conformemente a queste prescrizioni, o sono stati maltrattati a bordo, il comandante sarà ritenuto colpevole di contravvenzione al presente regolamento, e potrà essere passibile di un'ammenda non superiore a 100 lire sterline, oppure della pena del carcere, per un periodo non superiore a dodici mesi, senza opzione della multa, e con o senza lavori forzati.

21. — Il comandante che si rifiuti di riportare indietro uno di codesti immigranti o impedisca che sia riportato al porto dal quale proviene, o che si rifiuti di riceverlo a bordo, nel caso in cui i passeggieri siano stati sbarcati per essere ispezionati, potrà essere dichiarato in contravvenzione e condannato alla pena del carcere per un periodo non eccedente i dodici mesi, con o senza lavori forzati e senza opzione della multa, oppure di un'ammenda di non oltre 100 sterline, e, in mancanza di pagamento, della prigione per un periodo di non oltre 12 mesi.

22. — Tutte le spese sostenute dal Governo coloniale per il rimpatrio di immigranti proibiti saranno pagate dal comandante della nave che trasportò detti immigranti nella Colonia, non escluse le tre sterline da sborsare per ogni immigrante proibito; la nave non otterrà il foglio di partenza finchè le suddette spese non siano state pagate.

23. — Nel caso di un immigrante proibito entrato nella Colonia in con-

travvenzione alla legge, egli, dopo analoga inchiesta fatta dal magistrato del distretto nel quale sarà stato trovato, potrà essere trattenuto in luogo indicato dal Ministro, fino a che non sia decisa la sua espulsione.

24. — In caso che un immigrante proibito ritorni a un porto inglese, ne sarà data notizia al *Board of Trade*, e, se si tratta di un porto indiano o d'altra colonia, al Governo dell'India o della rispettiva Colonia; se poi si tratta di un porto estero, al console accreditato presso questo Governo coloniale dallo Stato in cui detto porto si trova, nonchè al console britannico del porto stesso.

Parte 4ª.

Disposizioni generali.

25. — Sarà in facoltà del ministro, se lo crederà necessario, di dispensare gli ufficiali d'immigrazione dall'obbligo di applicare ai comandanti di nave le disposizioni del presente regolamento che concernono la presentazione delle liste, le dichiarazioni dei passeggieri, e di dispensarneli in tutto o in parte, secondo le circostanze, tenendo conto, cioè, del tempo trascorso dalla promulgazione del regolamento stesso, nonchè della possibilità che questo regolamento non sia venuto a conoscenza dei detti comandanti: però questo articolo non potrà essere interpretato nel senso che possa in qualche modo essere esonerato dalle sopradette disposizioni il comandante che abbia contravvenuto, o cooperato alla contravvenzione d'una qualsiasi disposizione di questa legge.

26. — Nel caso che un ufficiale d'immigrazione od altro funzionario incaricato dell'applicazione di questa legge, od un ufficiale di polizia, abbia sospetti fondati che un passeggiero sbarcato sia un immigrante proibito, oppure che qualche persona risulti in contravvenzione con la legge o col presente regolamento in seguito allo sbarco non autorizzato di un passeggiero, dovrà darne immediatamente notizia particolareggiata al magistrato del distretto, il quale inizierà rigorosa inchiesta al riguardo. Se poi risulterà che esistano motivi per ritenere il comandante di qualche nave implicato in consimili contravvenzioni, potrà essere rifiutato il foglio di partenza alla sua nave fino a che il magistrato non abbia disposto altrimenti.

27. — Nel caso di un immigrante in buona fede, giunto nella Colonia in base a contratto di lavoro secondo quanto è stabilito nell'articolo 3, lettera *g*, della legge, al quale sia risultato al suo arrivo che l'imprenditore presso cui s'era impegnato a lavorare non gode buona reputazione, o che il contratto non è conforme allo spirito di detto articolo, l'ufficiale d'immigrazione potrà permettere all'immigrante di sbarcare, in seguito a dichiarazione

di accettare l'impiego temporaneo che gli potrà essere procurato dal Governo, in attesa di uno più stabile.

28. — Chiunque impedirà a un funzionario della Colonia di compiere il proprio dovere in conformità alle disposizioni del presente regolamento, o si rifiuterà di uniformarsi alle stesse, oppure darà scientemente o firmerà false informazioni o dichiarazioni, o contravverrà in qualsiasi modo a questo regolamento, sarà passibile di una multa di non oltre lire sterline 50 e, in mancanza di pagamento, della prigione per un periodo non eccedente i tre mesi, o di ambedue le pene.

SCHEDA I.

Lista dei passeggieri a bordo del piroscafo . . . .

Comandante . . . .

Porto di partenza . . . .
Porto di arrivo . . . .

Cognome	Nome	Sesso	Età (se minorenne o no)	Nazionalità	Professione	Classe	Porto di imbarco	Porto di sbarco	Luogo di destinazione	Forma o genere della dichiarazione firmata (1)	Osservazioni (2)

Colla presente dichiaro che questa è una lista esatta di tutti i passeggieri a bordo di questa nave: che le notizie in essa contenute sono per mia scienza e coscienza conformi al vero e che le persone in essa indicate non sono immigranti proibiti a sensi della legge sull'immigrazione del 1902.

Testimoni . . . .   Firmato . . . .
. . . .   *Il Comandante* . . . . . .

Data . . . .

(1) Indicare quale delle dichiarazioni *A*, *B*, *C*, *D* sia stata firmata dal passeggiero; e se non fu possibile avere alcuna dichiarazione, indicar ciò con le parole *nessuna dichiarazione*.

(2) Indicare, fra l'altro, se si tratti di immigrante non proibito, oppure se esonerato dalle formalità della legge e per quali motivi; o se intende procedere oltre i limiti della colonia; o se è semplice viaggiatore, e, se non fu possibile al passeggiero ottenere alcuna dichiarazione, indicarne le ragioni.

SCHEDA II.

Moduli per dichiarazioni di passeggieri.

Modulo **A.**

Io (nome e cognome per intero) dichiaro solennemente colla presente, che non sono un immigrante proibito, a termini del secondo articolo della legge sulla immigrazione del 1902, *retro* stampato, di cui ho preso cognizione prima di immigrare nella Colonia del Capo di Buona Speranza.

Firma . . . .

Testimoni . . . .
. . . .

Data . . . .
Luogo . . . .

Certificato del comandante, proprietario od agente della nave.

Colla presente certifico che ho fatto tutto il possibile per accertare la verità delle dichiarazioni suesposte e che, secondo mia scienza e coscienza, esse sono conformi al vero.

Firma . . . .

Comandante, proprietario od agente della nave . . . .

Data . . . .
Luogo . . . .

ARTICOLO II.

Legge sull'immigrazione del 1902.

2) Nella interpretazione di questa legge, le espressioni qui appresso indicate avranno il significato rispettivamente assegnato alle medesime, a meno che non si renda evidente una interpretazione diversa:

per *nave* s'intende qualsiasi bastimento di grande o piccola portata, impiegato a scopo di navigazione;

per *comandante* s'intende qualsiasi persona, che non sia il pilota, preposta al comando della nave;

per *immigranti proibiti* s'intendono:

a) coloro che alla richiesta di un funzionario debitamente autorizzato, si mostrino incapaci, per difetto d'istruzione, di scrivere di proprio pugno e firmare, in caratteri di una lingua europea, una istanza redatta in modo tale che soddisfi il Ministro (*to the satisfaction of the Minister*);

b) chiunque non si trovi in possesso di mezzi di sussistenza facilmente constatabili (*visible*) o si abbia a temere che possa presumibilmente cadere a carico della pubblica beneficenza;

c) chiunque sia stato riconosciuto colpevole di uno dei seguenti reati: omicidio, rapina, furto, frode, spergiuro o falso e che, per le circostanze connesse con tali reati, sembri al Ministro della Colonia non debba essere ammesso;

d) gli idioti e mentecatti, ai sensi dell'articolo 2 della legge sui pazzi 1897 (Lunacy Act, 1897);

e) chiunque, uomo o donna, che viva o notoriamente riceva proventi nello esercizio della prostituzione;

f) qualunque persona che, per informazioni pervenute ufficialmente da un Segretario di Stato o Ministro coloniale o, per via diplomatica, da un Ministro di Stato estero, sia riconosciuta come non ammissibile nella Colonia.

Modulo B.

Io (nome e cognome per intero) dichiaro solennemente che sono (1). . . . . . e perciò rientro nelle disposizioni dell'articolo 8 della legge sull'immigrazione, e sono esonerato dall'applicazione di detta legge.

Testimoni. . . . . Firma. . . . .
Data . . . . Luogo . . . .

Modulo C.

Io (nome e cognome per intero) dichiaro solennemente colla presente che non sono un immigrante nella Colonia del Capo di Buona Speranza e che continuo per . . . . (luogo di destinazione), luogo situato oltre i limiti della Colonia, al quale è mia intenzione di recarmi colla maggiore possibile sollecitudine.

37

Testimoni. . . . . Firma. . . . .
Data. . . . . Luogo . . . .

Certificato del comandante, proprietario od agente della nave.

Colla presente certifico che ho fatto il possibile per accertare la verità della dichiarazione suesposta e che, secondo mia scienza e coscienza, la stessa è conforme al vero.

Firma . . . .
Comandante, proprietario o agente della nave. . . . .
Data . . . . Luogo . . . .

---

(1)
a) un militare che fa parte dell'esercito o della flotta di S. M. il Re d'Inghilterra;
b) un ufficiale o un uomo dell'equipaggio di una nave di proprietà di uno Stato estero;
c) una persona (o la moglie o altro membro della sua famiglia o domestici) debitamente accreditata presso il Governo della Colonia da qualsiasi Stato estero;
d) una persona che ha servito nel Sud-Africa come volontario nell'esercito e nella flotta di S. M. il Re d'Inghilterra ed ha ottenuto dichiarazione di lodevole servizio;
e) la moglie o un figlio minorenne di una persona, alla quale è permesso di entrare nella Colonia secondo quanto è prescritto nella legge;
f) una persona domiciliata nel Sud-Africa;
g) un operaio europeo adibito a lavori agricoli, o un artigiano o meccanico o minatore, munito d'un certificato firmato dall'agente generale della Colonia in Inghilterra o da altra autorità delegata dal governatare della Colonia del Capo di Buona Speranza, in Inghilterra o altrove, e capace di rilasciare tale certificato, ai fini della legge, per attestare che io sono assunto a prestare, subito dopo il mio arrivo, l'opera mia presso un imprenditore della Colonia, di buona reputazione, con un'adeguata mercede e per un giusto periodo di tempo.

MODULO D.

Io (nome e cognome per intero) dichiaro solennemente colla presente che sono un semplice viaggiatore (*a bona fide traveller*) e che non intendo di restare o domiciliarmi nella Colonia del Capo di Buona Speranza.

Testimoni . . . . Firma . . . .

Data . . . . Luogo . . . .

Certificato del comandante, proprietario od agente della nave.

Colla presente certifico che ho fatto tutto il possibile per accertare la verità della dichiarazione suesposta e che, secondo mia scienza e coscienza, essa è conforme al vero.

Firma . . . .

Proprietario, comandante o agente della nave . . . .

Data . . . . Luogo . . . .

INDICE

Finito di stampare il 25 giugno 1903



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 8.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

RELAZIONE SUI SERVIZI DELL'EMIGRAZIONE

in esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, presentata dal Ministro degli affari esteri alla Camera dei Deputati il 28 maggio 1903, come allegato al Bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1903-1904.

Con la relazione presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 26 marzo 1902 fu dato conto dell'attuazione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, dal 2 settembre dello stesso anno, giorno della sua entrata in vigore, fino all'aprile 1902.

È d'uopo ora dare notizia dello svolgimento che i servizi inerenti all'emigrazione hanno successivamente avuto fino al 31 dicembre 1902, non senza accennare, ove sia possibile, anche a dati e fatti più recenti.

La protezione degli emigranti, come è noto, ha tre fasi distinte, dovendosi esplicare nei comuni e nelle provincie d'onde ha origine il movimento migratorio, nei porti d'imbarco e durante la traversata a bordo dei piroscafi transoceanici, e finalmente nei paesi di destinazione.

Essa è esercitata, oltrecchè dalle ordinarie autorità politiche ed amministrative, da varii organi speciali, cioè dai Comitati comunali e mandamentali e da Patronati nei luoghi d'origine, dagli Ispettori d'emigrazione nei porti d'imbarco e dai Commissari viaggianti sui piroscafi, e dagli uffici e Società di patronato nei paesi esteri. A tutti presiede l'ufficio del Commissariato assistito dal Consiglio dell'emigrazione e dal Comitato permanente da questo eletto, e, per la parte finanziaria, dalla Commissione parlamentare di vigilanza.

Ai magistrati ordinari poi è deferita l'applicazione delle pene incorse per contravvenzioni, mentre la risoluzione delle vertenze tra vettori ed emigranti è demandata a speciali commissioni arbitrali costituite nei capoluoghi di provincia.

Prendendo, pertanto, le mosse dalla relazione precedente, renderemo conto della graduale sistemazione conseguita dagli organi anzidetti, dello svolgimento dato ai vari servizi nel decorso anno, e della applicazione avuta dalla legge e dal regolamento nei riguardi giudiziari.

I. — Organi speciali per la protezione degli emigranti.

§ 1. — Commissariato e Uffici dipendenti.

Secondo è stabilito dall'articolo 7 della legge, il Commissariato si compone di un Commissario generale, di tre commissari, e degli ufficiali d'ordine richiesti dal servizio. Il regolamento poi fissa in numero di sette gli ufficiali d'ordine, compreso il ragioniere e l'archivista.

Con questo personale l'ufficio ha cominciato a funzionare il 2 settembre 1901, cercando di dare la più completa possibile applicazione alle disposizioni della legge e del regolamento.

In fondo alla presente relazione (allegato *A*) diamo un prospetto del numero della corrispondenza del Commissariato dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903, dal quale risulta che la media giornaliera delle corrispondenze è stata di 104, e che nei primi mesi dell'anno, nei quali più numerosa è l'emigrazione, si è giunti a cifre notevolmente maggiori.

Inoltre, nello stesso periodo di tempo il Commissariato ha rilasciato n. 17 patenti di vettore e n. 13 autorizzazioni speciali, ha pubblicato n. 16 fascicoli del Bollettino, ha diramato n. 77 circolari, ha emesso n. 3064 decreti di costituzione di comitati, ed ha trattato molti altri affari che per la natura loro non possono figurare nel movimento della corrispondenza, quali, ad esempio, gli svincoli di cauzione, i mandati di pagamento, la preparazione dei bilanci, ecc.

È evidente che al disbrigo di questo enorme lavoro non poteva bastare lo scarso personale di ruolo assegnato al Commissariato dalla legge e dal regolamento, tanto più che l'uno o l'altro dei commissari ha dovuto qualche volta assentarsi dall'ufficio per eseguire inchieste, ispezioni e studi speciali.

Per sopperire provvisoriamente al bisogno si è ricorso all'opera di alcuni avventizi, pagati a giornata e ad ore di lavoro.

Ma occorrerà che il Commissariato venga integrato con l'aggiunta di qualche impiegato di concetto, al quale poter affidare la redazione dei provvedimenti e della corrispondenza, per modo che resti ai commissari il tempo di studiare le questioni di maggior momento.

Sarà inoltre necessario che ai componenti il Commissariato, in mancanza di una promettente carriera, venga almeno riconosciuta per legge la qualità di pubblici funzionari, ed assicurata la pensione di riposo, senza di che mancherebbe ad essi quella tranquillità ch'è indispensabile per lavorare con zelo e con amore.

Per gli uffici nei porti di Genova, Napoli e Palermo la legge prescrive soltanto la nomina di un ispettore. Prevedendosi però che a Genova e a

Napoli una sola persona non sarebbe bastata, col regolamento fu assegnato a ciascuno dei due uffici un vice-ispettore, e a quello di Genova anche un delegato.

Ma il movimento effettivo fu superiore a qualunque previsione. Basti accennare che nel solo mese di aprile scorso si sono verificate da Genova e da Napoli n. 46 partenze di piroscafi per comprendere come uno o due impiegati non possano attendere con la necessaria diligenza a tutte le operazioni di visita e di controllo che ogni partenza necessita, senza tener conto delle altre molte incombenze che sono affidate agli Ispettorati, quali la corrispondenza col Commissariato e coi vettori, l'istruttoria dei reclami, le indagini, la repressione dell'emigrazione clandestina e via dicendo.

Sarà quindi necessario provvedere con una modificazione del regolamento od anche della legge a dare agli Ispettorati un personale adeguato alle molteplici loro mansioni.

§ 2. — Consiglio dell'emigrazione, Comitato permanente e Commissione di vigilanza.

Il Commissariato dell'emigrazione, come si disse, è assistito nella sua azione dal *Consiglio dell'emigrazione*, composto di tre membri scelti fra i cultori delle discipline geografiche, statistiche ed economiche, dei rappresentanti dei Ministeri degli esteri, dell'interno, del tesoro, della marina, dell'istruzione pubblica e dell'agricoltura, e dei due delegati della Lega nazionale delle Società cooperative italiane e delle principali Società di mutuo soccorso delle più importanti città marittime del Regno (V. allegato *B*).

Del Consiglio farà anche parte il Direttore dell'Ufficio del lavoro, giusta l'articolo 3 della legge 29 giugno 1901, n. 246.

Secondo l'articolo 7 della legge, il Consiglio deve essere sentito nelle questioni più importanti relative all'emigrazione.

Esso tenne nel 1902 n. 10 adunanze, trattando delle concessioni di patenti di vettore, di modificazioni da introdursi nel regolamanto, dei criteri da seguire nella determinazione dei noli, della costruzione dei ricoveri nei porti d'imbarco, e della protezione degli emigranti all'estero.

Nell'esame di tali importanti questioni il Consiglio credette opportuno chiamare nel suo seno anche altre persone, che per studi ed esperienza fossero al caso di fornire spiegazioni ed elementi di giudizio. Così per la questione dei noli volle sentire direttamente, da un lato, le osservazioni di alcuni armatori e dall'altro quelle del Presidente della Lega italiana delle Cooperative in rappresentanza degli interessi degli emigranti; per la costruzione dei ricoveri domandò chiarimenti in linea tecnica all'ingegnere che

aveva studiato il progetto; e riguardo allo sviluppo e allo indirizzo delle nostre colonie all'estero chiese il parere di persone che una lunga permanenza all'estero e i contatti avuti con nuclei di emigranti, indicavano come specialmente versate nella materia.

Delle importanti deliberazioni prese dal Consiglio è reso conto nella trattazione dei vari servizi.

Emanazione diretta del Consiglio, il *Comitato permanente* ha continuato a coadiuvare l'opera dal Commissariato, confortandolo dei suoi suggerimenti e tracciandogli, nei casi dubbi, la via da seguire in conformità delle deliberazioni di massima adottate dal Consiglio (V. allegato *C*).

La *Commissione parlamentare di vigilanza*, infine, composta, come è noto, di tre senatori e di tre deputati, ha tenuto nello scorso anno sei sedute, esaminando i conti consuntivi, i bilanci di assestamento e di previsione, e le proposte di spese che eccedessero i limiti dell'ordinaria amministrazione (V. allegato *D*).

§ 3. — Comitati mandamentali e comunali e patronati in Italia.

La tutela degli emigranti nei luoghi d'origine è esercitata, oltrecchè dalle autorità amministrative locali, dai *Comitati mandamentali* e *comunali* istituiti in forza della legge sull'emigrazione e composti del Pretore (o in sua assenza del Giudice conciliatore) del Sindaco (o di chi ne fa le veci), di un parroco (o di un ministro del culto), di un medico e di un rappresentante di Società operaie od agricole locali.

Questi Comitati che, quando fu presentata la precedente relazione, erano 2794, sono saliti al numero di 3064, dei quali n. 1040 mandamentali e n. 2024 comunali.

Còmpito loro è di divulgare le notizie che fornisce il Commissariato col mezzo del Bollettino e delle circolari circa le partenze dei piroscafi, i noli, e le condizioni del lavoro e delle mercedi nei paesi di immigrazione, di assistere gli emigranti in tutto quanto possa loro occorrere, difendendoli da tutti coloro che con raggiri e false indicazioni tentano, a scopo di lucro, di sorprendere la loro buona fede.

Buon numero di essi ha mostrato di comprendere l'importanza dell'ufficio loro commesso, mantenendo un'attiva corrispondenza col Commissariato, proponendo quesiti e sollecitando provvedimenti ed informazioni su quanto può interessare gli emigranti.

Non si può dire, però, che questa istituzione abbia dato finora i risultati che se ne attendevano.

Composti di elementi eterogenei e di opposte tendenze, lenti all'azione,

come sono, in genere, gli organi collegiali, privi di qualunque fondo per le spese di stampa e di cancelleria, e dubbiosi circa i limiti delle loro competenze, i Comitati son rimasti per la maggior parte inattivi, e quelli che pure hanno cercato di fare qualche cosa si sono trovati impotenti di fronte alla propaganda individuale e più attiva degli sfruttatori, favoriti nell'opera loro dalla consueta diffidenza, che hanno gli emigranti a rivolgersi alle autorità costituite.

Non è qui il luogo di esaminare quali provvedimenti convenga prendere per rimediare a questo stato di cose. L'argomento è di grande importanza e merita uno studio accurato e coscienzioso; d'altronde l'esperimento fatto è troppo breve perchè sia consentito di venire a mature conclusioni. Certo sarà questo uno dei punti, sui quali converrà chiamare l'attenzione del legislatore in occasione di una eventuale riforma della legge vigente.

Intanto per dar modo ai Comitati di rendersi utili agli emigranti nella operazione che più li interessa, si è modificato l'articolo 25 del regolamento nel senso che i Comitati stessi possano intromettersi fra gli emigranti e i vettori per l'acquisto del biglietto d'imbarco. Il Commissariato poi, allo scopo di rendere più frequenti i contatti fra gli emigranti e i Comitati, e far sì che questi entrino a poco a poco nella coscienza delle popolazioni come organo di assistenza, si vale quanto più è possibile di essi per le opportune comunicazioni, inviando loro in più copie le circolari e i manifesti da affiggersi nei luoghi pubblici.

A fianco dei Comitati sono vennte sorgendo in alcuni comuni del Regno, per iniziativa privata, varie *Associazioni di patronato*, delle quali talune agiscono nell'ambito di una provincia, ed altre per un'intera regione col proposito di trovare collocamento ai lavoratori italiani specialmente nell'Europa centrale, e di assisterli nelle pratiche da farsi per poter emigrare.

Notevoli, fra esse, per l'attività spiegata sono l' *Ufficio del lavoro* in Vercelli, e il *Segretariato dell'emigrazione* in Udine.

Il Commissariato ha incoraggiato l'opera di queste Società, inviando loro i Bollettini, le circolari, le istruzioni e cercando in pari tempo di coordinarne l'azione a quella dei Comitati ufficiali, in modo da evitare pericolosi dualismi e dispersione di forze.

§ 4. — Commissari a bordo dei piroscafi che trasportano emigranti.

Il servizio di direzione sanitaria e di vigilanza nell'interesse degli emigranti a bordo dei piroscafi transoceanici, in conformità dell'articolo 11 della legge, è disimpegnato, di regola, da medici della Marina militare.

Su richiesta del Commissariato, il Ministro della Marina ha destinato a

questo servizio 48 medici militari, i quali in periodi normali bastano alle esigenze del servizio.

Nei periodi, però, di maggiore intensità della corrente emigratoria, è necessario imbarcare come commissari viaggianti anche ufficiali di porto od ufficiali di marina, come ne dà facoltà l'articolo 32 del regolamento.

I Commissari hanno disimpegnato con zelo il servizio loro affidato dalla legge e dal regolamento, esercitando a bordo un'efficace e attiva sorveglianza, tanto riguardo al trattamento fatto agli emigranti, quanto alla sistemazione interna e all'igiene della nave.

Il Commissariato ha curato, dal canto suo, di indicare ai commissari stessi con varie circolari, la linea di condotta che essi devono tenere per l'adempimento del loro ufficio.

Non è mancata, come era prevedibile, qualche resistenza ed opposizione all'azione di questi funzionari. In complesso però si può dire che questa parte importantissima del servizio si è venuta via via assestando, cosicchè ora procede in modo regolare e dà soddisfacenti risultati, come si dirà in seguito.

§ 5. — Uffici e Società di Patronato all'estero.

La legge sull'emigrazione vuole che i nostri emigranti siano protetti anche nei paesi esteri, dove si recano in cerca di lavoro, mediante l'istituzione di organi di tutela e di patronato che li difendano dagli sfruttamenti di cui sono vittime, diano loro delle notizie e informazioni utili, e procurino di promuovere una migliore distribuzione dell'offerta di lavoro.

Questa tutela può, in piccola parte, essere esercitata dai consoli e non può essere affidata ad uffici governativi per varie ragioni di opportunità e di convenienza. È d'uopo quindi far capo a Società private di patronato, composte preferibilmente di Italiani. È questo il sistema seguito dagli altri Stati, che hanno una notevole emigrazione, i quali hanno promosso Società private nazionali di patronato nei centri dove maggiormente l'emigrazione stessa affluisce.

Così a Nuova York esistono Società di patronato per gli emigranti, come la svedese, due società tedesche, la cattolica irlandese, l'austro-ungarica, ed altre.

La costituzione ed il funzionamento di tali Società presenta, in alcuni punti, non lievi difficoltà per la condizione delle colonie locali, dalle quali dovrebbero esserne scelti i componenti. Altrove è stato poi necessario — per rendere tali Società benevise ai Governi locali (ciò che è condizione necessaria perchè possano rendere utili servizi) — ammettere che ne facciano anche parte degli stranieri filantropi, amici del nostro paese.

Il Governo ha dato il suo appoggio morale e il suo concorso finanziario a questi organismi, giovandosi di quelli già costituiti, e promovendone la istituzione nei centri più importanti, tenuto conto delle condizioni particolari di ogni luogo.

Di tali associazioni diamo qui appresso l'elenco, riservandoci di render conto più innanzi del modo in cui esse svolgono praticamente l'opera loro.

1. Nell'Europa: Opera di assistenza degli operai Italiani emigrati in Europa e nel Levante.

2. Nell'America del Nord:

a) A Nuova York: Società per la protezione degli emigranti italiani; Istituto italiano di beneficenza; Società " San Raffaele ".

b) A Boston: Società per la produzione degli immigranti italiani.

c) A Montreal: Società di protezione degli immigranti al Canadà.

3. Nell'America del Sud:

a) A Santos: Patronato del lavoro.

b) A Buenos Aires: Società di Patronato degli immigranti italiani nell'Argentina.

II. — Svolgimento dei servizi dell'emigrazione.

§ 1. — Protezione degli emigranti nei luoghi d'origine.

a) *Passaporti e libretti di lavoro pei minorenni.* — Uno degli scopi che la legge si è proposto è quello di sottrarre gli emigranti agli abusi e alle spogliazioni di cui erano vittime quando dovevano ricorrere ad intermediari per ottenere i documenti necessari per espatriare. Così, mentre essa stabilisce il principio della completa gratuità del *passaporto* ed i relativi documenti, il Regio decreto 31 gennaio 1901 concentra all'autorità municipale le operazioni preliminari per conseguirlo.

L'esperienza ha poi suggerito qualche modificazione nell'interesse degli emigranti. Come è noto, le leggi sull'emigrazione negli Stati esteri prescrivono che gli emigranti per essere ammessi allo sbarco debbono soddisfare a determinate condizioni di salute, di età, di moralità, ecc. Per evitare agli emigranti i danni della reiezione dai paesi di destinazione, con decreto 20 novembre 1902, fu stabilito che non possono ottenere il passaporto coloro, che non si trovano in regola con le leggi di immigrazione dei paesi dove intendono recarsi.

L'applicazione delle suaccennate norme ha dato luogo a molti dubbi da parte delle autorità amministrative e degli stessi emigranti, dubbi che il Commissariato ha di volta in volta risoluto, in conformità ai principi regolatori

della materia. In una circolare, che sarà diramata prossimamente, saranno dati schiarimenti per i casi dubbi che l'esperienza ha messo in evidenza, specialmente per quanto riguarda la gratuità del passaporto, e le categorie di persone che non possono ottenere passaporto.

Il Commissariato diede altresì istruzione agli Ispettori di emigrazione, sul modo in cui debbono valersi della facoltà che hanno di ıilasciare, in casi di eccezionale urgenza, passaporti per l'estero.

Con pari sollecitudine venne curata l'applicazione della legge e del regoam ento in quanto riguarda l'obbligo di munire di *libretto di lavoro* i minorenni, maggiori degli anni 9 e minori dei 15, che si rechino da soli in paesi transoceanici, o che si rechino anche in compagnia di persona della loro famiglia, in paesi europei. Come è noto tale libretto non può essere dato, senza che prima i minorenni siano stati sottoposti a visita medica.

I libretti vengono rilasciati gratuitamente dai municipi, ai quali si fece speciale avvertenza di non confondere tale libretto con quello stabilito dalla legge del 1888, che è necessario per i minorenni occupati nel regno; e di rilasciare sempre il libretto oltre al passaporto per l'estero.

Speciali istruzioni furono dirette alle Autorità di pubblica sicurezza e amministrative di confine, perchè sorveglino se i minorenni, che espatriano, sono muniti dei libretti di lavoro, provvedendo nei casi negativi secondo l'interesse dei minorenni stessi.

Oltrecchè ai minorenni diretti all'estero a scopo di lavoro, il Commissariato s'interessò pure a quelli che si recano in paesi transoceanici per raggiungere i genitori.

Fu raccomandato all'autorità amministrativa di non rilasciare passaporti a minorenni, che non fossero convenientemente affidati, durante il viaggio, a persona di fiducia della famiglia. In casi di urgenza e di necessità si provvide ad affidare i minorenni ai commissari viaggianti.

b) *Vettori di emigranti.* — Munito che sia del passaporto, l'emigrante deve scegliere il piroscafo sul quale intende compiere il viaggio ed acquistare il relativo biglietto.

Ciò avviene di regola nel Comune di origine dell'emigrante, prima che questi si rechi al porto d'imbarco, ed è perciò che poniamo sotto questo titolo tutto quanto riguarda i vettori e i loro mandatarî, procuratori e rappresentanti.

Al principio dell'attuazione della legge venne rilasciata la patente a 17 vettori, dei quali 5 armatori italiani, 7 armatori stranieri e 5 noleggiatori nazionali.

Siccome tali patenti avevano una diversa scadenza, il Commissariato,

per far coincidere la durata della concessione con l'anno solare, credette opportuno di prorogare le dette patenti sino alla fine del decorso anno, facendo pagare ai concessionari un proporzionale aumento di tassa.

Per l'anno in corso quasi tutti i vettori predetti rinnovarono la loro domanda, che il Commissariato ha esaminato accuratamente, portando una speciale attenzione su quelle dei noleggiatori, allo scopo di assicurarsi, possibilmente, che i contratti di noleggio non rappresentassero una situazione di cose fittizia.

Perciò si volle dai noleggiatori una dichiarazione formale nel senso che i contratti di noleggio riguardino effettivamente tutta la nave, tanto per il trasporto di passeggieri che delle merci, come prescrive l'articolo 42 lettera *f)* del regolamento. Inoltre fu ad essi imposta la condizione che nessuna delle clausole stipulate nei contratti di noleggio possa interpretarsi come restrittiva delle responsabilità e degli obblighi che competono al vettore.

Hanno ottenuto la patente per l'anno in corso n. 17 vettori, i quali hanno adibito al trasporto degli emigranti complessivamente n. 103 piroscafi, come apparisce dal seguente prospetto:

Vettori di emigranti.

NOME	SE ARMATORI o NOLEGGIATORI	NUMERO dei piroscafi in servizio dell'emigrazione di bandiera						LINEE DI NAVIGAZIONE
		italiana	francese	inglese	germanica	spagnuola	Totale	
Navigazione Generale Italiana	proprietaria	15	»	»	»	»	15	Stati Uniti-Brasile-Plata.
La Veloce	proprietaria	11	»	»	»	»	11	Stati Uniti-Brasile-Plata.
Italia.	propriet. e noleggiatrice	2	»	»	2	»	4	Stati Uniti-Brasile-Plata
La Ligure-Brasiliana.	proprietaria	4	»	»	»	»	4	Stati Uniti-Brasile.
Zino Ottavio	armatore e noleggiatore	2	»	»	»	»	2	Stati Uniti-Brasile-Plata.
Saviotti Ercole	noleggiatore	2	»	»	»	»	2	Stati Uniti-Plata.
Società Anonima Genovese	armatrice	1	»	»	»	»	1	Stati Uniti-Plata.
Rossi Giacomo. . . .	noleggiatore	1	»	»	»	»	1	Stati Uniti-Brasile-Plata.
Transports Maritimes	proprietaria	»	10	»	»	»	10	Brasile-Plata.
Hamb.-Amerika Linie.	proprietaria	»	»	»	10	»	10	Stati Uniti.
Transatlantique Havre	proprietaria	»	8	»	»	»	9	Stati Uniti.
Transatlantica di Barcellona.	proprietaria	»	»	»	»	6	6	Stati Uniti - Plata - Centro America.
Norddeutscher Lloyd.	proprietaria	»	»	»	8	»	8	Stati Uniti.
Anglo-Italiana	noleggiatrice	»	»	7	»	»	7	Stati Uniti.
La Patria.	propriet. e noleggiatrice	1	5	»	»	»	6	Stati Uniti.
Dominion Line. . . .	proprietaria	»	»	4	»	»	4	Stati Uniti.
Ferrari Giuseppe. . .	noleggiatore	»	»	4	»	»	4	Stati Uniti.

Le cauzioni che i vettori debbono depositare in titoli di stato a garanzia delle loro operazioni in materia di emigrazione furono, in massima, mantenute nella misura stabilita per l'anno passato, e vanno da un minimo di lire 100 mila a un massimo di lire 220 mila. Nel fissare queste cifre si è tenuto conto delle altre garanzie che offrono i vettori per le speciali loro condizioni. Così, cauzioni meno elevate si sono chieste per gli armatori nazionali, i quali possono rispondere anche con il materiale, e cauzioni più elevate per i noleggiatori, che non hanno il materiale di loro proprietà, e per gli armatori stranieri, le cui navi potrebbero eventualmente sfuggire a misure esecutive.

Attualmente le cauzioni depositate ammontano in complesso a 3,003,500 lire.

c) *Mandatari, procuratori e rappresentanti di vettori.* — La legge fa obbligo agli armatori e noleggiatori stranieri di nominare un loro *mandatario* in persona di un cittadino italiano domiciliato nel Regno o di una ditta italiana legalmente costituita.

Il regolamento permette altresì ai vettori nazionali e stranieri di nominare nelle città di Genova, Napoli e Palermo un loro *procuratore* di nazionalità italiana con facoltà di raccogliere gli emigranti indirizzati dai rappresentanti nei Comuni d'origine al porto d'imbarco, e di rappresentare i vettori nelle operazioni di emigrazione presso le autorità locali.

Le rappresentanze del commercio e della città di Messina chiesero che venisse istituito un ispettorato dell'emigrazione anche in quel porto, come sono già stabiliti i tre ispettorati, di Genova, Napoli e Parlermo, facendo rilevare che a Messina si riuniscono gli emigranti provenienti dalle provincie orientali della Sicilia e dalle Calabrie, i quali preferiscono, come più breve e conveniente, il viaggio marittimo da Messina al porto d'imbarco a quello per via di terra.

Il Commissariato, mentre ha riconosciuto l'utilità per gli emigranti di trovare in Messina speciali incaricati dei vettori ai quali potersi dirigere, non solo per informazioni, ma anche per averne assistenza per recarsi ai porti di imbarco, ha dichiarato che, non essendo Messina testa di linea per il trasporto di emigranti dall'Italia per le Americhe, non vi sarebbe motivo di mettervi un ispettorato, nè di ammettere ivi la sede di procuratori di vettori ai sensi dell'articolo 48 del regolamento.

Si è preso però il temperamento di accordare ai vettori che ne facciano domanda la facoltà di incaricare, ciascuno, il proprio pappresentante in Messina di radunare gli emigranti arruolati in altri Comuni della Sicilia orientale e delle Calabrie per avviarli a Napoli o a Genova, e ciò alla condizione espressa che i vettori assumano per mezzo dei loro rappresentanti, a

cominciare dall'imbarco in Messina, quella responsabilità che avrebbero di fronte agli emigranti dal momento dell'imbarco in Napoli o in altro porto.

Nell'ammettere la nomina delle suddette persone il Commissariato non ha mancato di procedere con ogni cautela, negando la sua autorizzazione per quelle che non affidassero per la loro precedente condotta.

Ed anzi, poichè nulla era detto nel regolamento circa le condizioni necessarie per l'ufficio di procuratore, con Regio Decreto 11 dicembre 1902 furono rese applicabili ai procuratori le disposizioni concernenti i rappresentanti, sia riguardo ai documenti da presentarsi per la nomina, sia relativamente alle cause di esclusione, di incompatibilità o di revoca.

Ma le persone con le quali gli emigranti hanno diretto contatto nei comuni d'origine sono i *rappresentanti* dei vettori, ai quali si rivolgono per acquistare il biglietto d'imbarco.

Anche l'opera di questi agenti ha voluto la legge circondare di speciali guarentigie, subordinando la loro scelta al consenso del Commissariato e rendendo responsabili dei loro atti i vettori pei quali operano.

A differenza, però, della legge tedesca, la quale ammette dei limiti e delle restrizioni alla nomina dei subagenti, ed impone una cauzione di 1500 marchi per ognuno di essi, la legge italiana non contiene alcuna disposizione di questo genere, e il regolamento del 10 luglio 1901, interpretando in senso largo il silenzio della legge, aveva consentito la nomina di un rappresentante per ogni comune e per ciascun vettore.

I vettori, ai quali la nomina dei rappresentanti non costa nulla, si sono largamente valsi di questa facoltà, nominando propri rappresentanti dovunque appena si manifestasse la tendenza ad emigrare.

E così in poco più di un anno il numero delle persone proposte dai vettori a loro rappresentanti giunse a 13,250. (Situazione al 18 Marzo 1903).

Il Commissariato spiegò il giusto rigore nello esigere il concorso delle condizioni di moralità e capacità prescritte per l'esercizio di tale ufficio, e negò l'autorizzazione a quasi tremila fra i proposti. (Alla stessa data del 18 Marzo 1903).

Ne erano tuttavia in ufficio 10,280, numero enorme, se si considera che questi rappresentanti più si addensano dove le popolazioni sono più disposte, per cause locali, ad accettare il consiglio di espatriare e di andare alla ventura. Così, ad esempio, alla fine dello scorso anno, nella provincia di Avellino, sopra una popolazione di 402 mila abitanti, si contavano 777 rappresentanti, vale a dire uno per 801 abitanti; nella provincia di Chieti ve ne era uno per 822; nella provincia di Cosenza uno per 758; nella provincia di Campobasso uno per 612 abitanti.

Da ciò la difficoltà grande del Commissariato di invigilare l'opera di

questi agenti e di reprimerne gli abusi, e il dubbio non infondato che il continuo loro moltiplicarsi costituisse una delle cause del crescere dell'emigrazione.

La questione fu portata dinanzi al Consiglio dell'emigrazione, il quale, dopo ampia discussione, espresse l'avviso che, con opportune modificazioni al regolamento, si dovesse limitare il numero dei rappresentanti, e meglio precisare le cause di esclusione e di incompatibilità per tale ufficio, secondo i dettami dell'esperienza.

In base a tale parere, e sentito anche il Consiglio di Stato, sono state, col citato Decreto 11 dicembre 1902, introdotte nel regolamento le seguenti modificazioni:

1° Fu soppressa l'indicazione di certi determinati reati come cause di esclusione, lasciando così al Commissariato la facoltà di giudicare caso per caso,

2° Si stabilì che il Commissariato possa rifiutare o ritirare l'assenso anche per circostanze locali e di famiglia, e ciò per prevenire gli artifizi con cui gli esclusi tentavano di continuare ad agire per mezzo d'interposte persone, facendo nominare in loro vece qualche persona di famiglia;

3° Fu estesa la incompatibilità ai dipendenti di un rappresentante, e a chi è cointeressato in una agenzia di affari, della quale faccia parte chi già è stato escluso per ragioni di moralità;

4° La facoltà dei vettori di nominare rappresentanti fu limitata ad uno per ogni mandamento giudiziario, con facoltà al Governo di portare questo limite ad uno per circondario.

Per l'applicazione di quest'ultima disposizione si è accordato il termine transitorio di un anno.

Egli è vero che, a rigor di termini, se i 17 vettori nominassero ciascuno un loro rappresentante nei 1535 mandamenti giudiziari, si avrebbe pur sempre un numero eccessivo di rappresentanti in tutto il Regno. Ma è da riflettere che, come prima non in tutti i comuni, così ora non in tutti i mandamenti i vettori nominano rappresentanti, essendovi provincie e regioni nelle quali l'emigrazione è scarsissima o quasi nulla. E diffatti in conseguenza della nuova disposizione si è già ottenuto nei primi mesi di quest'anno una diminuzione di 1500 rappresentanti, e assai maggiore sarà questa diminuzione allorquando, trascorso il periodo transitorio, la disposizione predetta dovrà avere tutta la sua efficacia.

Diminuiti di numero, riuscirà più agevole fare tra questi agenti una maggior selezione tanto nell'interesse degli emigranti che degli stessi vettori, ed esercitare su di essi una più attiva sorveglianza per mezzo dei Comitati che hanno sede nei capoluoghi di mandamento.

d) *Emigrazione a viaggio gratuito.* — Cade qui in acconcio di accennare all'emigrazione con viaggio gratuito che negli ultimi tempi si praticava quasi esclusivamente per lo Stato di San Paulo nel Brasile. Essa era regolata in due modi: o mediante contratti stipulati con agenti e imprenditori per l'introduzione di un numero di agricoltori determinato nei contratti medesimi, oppure mediante una sovvenzione accordata alle Compagnie di navigazione per l'introduzione di un numero di emigranti fissato con decreto dal Governo di San Paulo.

Il patrio legislatore, considerando che, se può essere utile agli emigranti e al paese l'emigrazione *spontanea*, d'altrettanto può riuscire dannosa l'emigrazione sollecitata artificialmente coll'offerta del passaggio gratuito, ha stabilito, per quest'ultima particolari guarentigie, come la necessità di una licenza speciale ai trasportatori, il deposito di una cauzione supplementare, e l'osservanza delle altre condizioni che fossero richieste, caso per caso, dal Commissariato.

Verso la fine del 1901 tale licenza era stata accordata ai vettori " Navigazione Generale Italiana, Società La Veloce, Transports maritimes, Ligure Brasiliana e Ottavio Zino ".

Ma scaduti nel marzo del 1902 i contratti stipulati dai detti vettori col Governo di San Paulo, il Commissariato, in vista delle cattive condizioni in cui si trovavano i nostri coloni al Brasile, non credette di rinnovare le licenze. E così è rimasta sospesa l'emigrazione a viaggio gratuito o comunque sussidiata.

Essendo però continuata la richiesta di mano d'opera dal Brasile, ed avendo il Governo di San Paulo stabilito con decreto del 2 maggio 1902 di sussidiare i vettori con il pagamento di lire 50 per ogni agricoltore proveniente dall'Europa, non mancarono i tentativi per effettuarne il trasporto, e molti artifizi furono escogitati per eludere in qualche modo il divieto della emigrazione gratuita o sussidiata.

Il Commissariato dal canto suo ha cercato di rendere vani siffatti tentativi col fare esercitare un'attiva sorveglianza nei porti d'imbarco e alle stazioni di confine e coll'eseguire sui vapori in partenza rigorose inchieste per accertare che tutti i partenti siano muniti di biglietto acquistato in Italia con denari propri.

È doloroso che a gente priva di mezzi e di lavoro si debba impedire di profittare del viaggio gratuito per andare in cerca di miglior fortuna; ma assai più doloroso è lo spettacolo dei molti nostri coloni che sfiduciati e privi di risorse si affollano ai nostri consolati nel Brasile per chiedere il rimpatrio. Ingrossarne il numero sarebbe grave imprudenza. E perciò, fino a che le condizioni non saranno migliorate, e non verranno date maggiori ga-

ranzie per la tutela del lavoro e il mantenimento dei patti coi coloni non saranno concesse nuove licenze per trasporto di emigranti gratuiti o sussidiati.

e) *Emigrazione clandestina.* — Con questa espressione s'intende alludere non tanto alle persone che non potrebbero emigrare, come i condannati, i pregiudicati, ecc., o che non potrebbero emigrare che sotto certe condizioni, come i minorenni inscritti di leva, quanto a coloro che con false indicazioni o promesse vengono inviati ad imbarcarsi in porti esteri.

L'emigrante è libero di andare ad imbarcare dove meglio gli aggrada, ma non deve esser lecito ad agenti poco scrupolosi di eccitarlo, con inganni, a prescegliere un porto estero, per modo che egli resti privo della protezione della legge italiana, e venga spesso indirizzato a paesi e regioni dove lo attendono amare disillusioni.

Un triste esempio di questa emigrazione è l'invio dai porti del Nord di alcune migliaia di italiani al Canadà, avvenuto or sono due anni, e del quale ebbe ad occuparsi anche il Parlamento.

Alcune agenzie straniere di emigrazione, per mezzo di avvisi e di circolari divulgate da agenti clandestini, fanno in Italia un attiva propaganda per eccitare gli emigranti a prendere imbarco in porti esteri. Esse si rivolgono specialmente a coloro che per la legge locale sull'immigrazione non potrebbero essere ammessi negli Stati Uniti, promettendo loro di farli entrare nel territorio federale per la frontiera del Canadà.

Non potendo colpire le agenzie, perchè residenti all'estero, il Commissariato ha procurato di scoprire i loro agenti clandestini in Italia, i quali furono poi deferiti all'autorità giudiziaria. Si son date a questo scopo opportune istruzioni ai funzionari di pubblica sicurezza presso le stazioni di confine, si sono eseguite inchieste nelle provincie, donde più notevole era l'emigrazione clandestina, ed altre indagini si fecero dai regi consoli nei porti dove codesti arruolati clandestini vanno in maggior numero a prendere imbarco.

Inoltre, per mezzo di circolari, di comunicazioni ai giornali e di avvisi affissi in luoghi pubblici, si sono avvertiti gli emigranti che, servendosi di tali agenzie, essi perdono la tutela delle leggi italiane anche per il risarcimento dei danni eventualmente subìti, e non si assicurano lo sbarco nei paesi di destinazione. Siffatte avvertenze sono state specialmente rivolte agli emigranti diretti agli Stati Uniti. Si è fatto conoscere che la sorveglianza sugli immigranti è esercitata dalle autorità federali su tutta la frontiera, anche su quella del Canadà e che gli emigranti respinti, i quali fossero costretti a rimanere al Canadà, si esporrebbero a gravi danni, non potendo trovare in

quello Stato lavoro continuato e rimunerativo se non gli agricoltori che avessero speciali attitudini tecniche, o coloro che disponessero di capitali.

Una tale azione ha già dato soddisfacenti risultati, poichè parecchi agenti clandestini sono stati scoperti e deferiti alla giustizia, e l'emigrazione per porti esteri è sensibilmente diminuita.

f) *Rimpatri.* — I vettori sono tenuti per l'articolo 25 della legge a riportare in Italia, col compenso di due lire al giorno, compreso il vitto, gli emigranti italiani che, per qualsiasi motivo siano fatti rimpatriare per disposizione o con richiesta di un regio agente diplomatico o consolare, limitatamente però a un certo numero di posti secondo il tonnellaggio della nave.

Il regolamento poi (articolo 80) impone ai vettori stessi l'obbligo di riportare indietro gratuitamente gli emigranti respinti dai paesi esteri.

Infine l'articolo 170 dello stesso regolamento contiene le norme e condizioni cui debbono sottostare, durante il viaggio di ritorno in Italia, i piroscafi tanto italiani che stranieri, i quali siano partiti da un porto del Regno con emigrati.

Questo servizio ha proceduto finora regolarmente. Due inconvenienti però si ebbero a rilevare, ai quali si è posto riparo con opportune modificazioni introdotte nel regolamento col citato decreto 11 dicembre 1902.

Il primo consisteva in ciò che gli emigranti erano spesso obbligati a fare un lungo soggiorno nei porti di Santos e di Nuova Orleans con grave loro spesa, perchè i vettori annunziavano la partenza per un determinato giorno e poi, per convenienze commerciali, la differivano a proprio arbitrio, senza curarsi dei danni che cagionavano ai passeggieri, ai quali era stato venduto il biglietto e che già erano pronti alla partenza. L'inconveniente è ora eliminato, essendosi fatto obbligo al vettore di indicare, nel biglietto venduto all'estero per il viaggio in Italia, la data della partenza del piroscafo.

In secondo luogo taluni vettori consideravano il viaggio di ritorno come finito a Marsiglia, dove il piroscafo rimaneva e i passeggieri erano fatti proseguire per Genova o per Napoli con la prima nave di cui il vettore potesse disporre; d'onde lagnanze degli emigranti, che, avendo pagato il biglietto sul piroscafo transatlantico fino a destinazione in patria, erano costretti a sopportare il disagio del trasbordo, e un ritardo. Ora, secondo la nuova disposizione inclusa nel regolamento, il passeggiero deve essere informato, prima di partire dall'America, se sarà costretto al trasbordo in un porto del Mediterraneo. Inoltre si è provveduto alla tutela dell'emigrante durante quest'ultima parte del viaggio col prescrivere, che, ove debba effettuarsi il trasbordo su altro piroscafo, questo debba soddisfare a tutte le condizioni di spazio, di sistemazione e di trattamento che sono imposte per i piroscafi di piccola por-

ata che fanno i viaggi da un porto qualunque del Regno ai porti italiani d'imbarco per i paesi transoceanici.

g) *Informazioni agli emigranti e alle loro famiglie.* — Il Commissariato ha continuato a diffondere, col mezzo di circolari, notizie utili circa i paesi d'immigrazione e colonizzazione.

Furono diramate, per mezzo dei Comitati mandamentali e comunali, avvertenze agli emigranti intorno alle condizioni del lavoro nei seguenti paesi: Marsiglia, Tirolo, Dalmazia, Francoforte, Monaco di Baviera, Rumania, Egitto, Tunisia, Harrar, Sudan, Africa del Sud, Possedimenti tedeschi dell'Africa australe, Madagascar, Indocina, Brasile, Argentina, Stati Uniti d'America, ecc. Specialmente frequenti sono state le avvertenze date dal Commissariato relativamente agli Stati Uniti, ove si dirige una così forte corrente di emigrazione italiana, e circa il Transvaal, per impedire l'avviarsi di correnti migratorie in quella colonia, dove ora i nostri emigranti non troverebbero facile collocamento.

E non solo con circolari ha provveduto il Commissariato al servizio d'informazioni per gli emigranti, ma eziandio fornendo notizie direttamente ai privati, che ne hanno fatto richiesta, come ad esso ne fa obbligo l'articolo 40 del regolamento.

Tali domande d'informazioni, che da principio erano pochissime, pervengono ora in gran copia, segno, questo, evidente che la funzione di quest'organo di tutela creato dal legislatore, è ormai penetrata nella pubblica coscienza. E, cosa degna di nota, la maggior parte degli emigranti si rivolgono al Commissariato non per chiedere sussidi o biglietti gratuiti o altre simili agevolezze, ma semplicemente per avere consigli, o segnalare inconvenienti, o denunziare abusi e infrazioni alla legge.

Il Commissariato inoltre, dietro richiesta delle famiglie, si incarica di assumere, per mezzo dei Consoli, notizie sugli emigrati, le quali vengono poi comunicate alle famiglie stesse pel tramite dei sindaci. Tale servizio era prima disimpegnato dal Ministero degli esteri; ma dopo la istituzione del Commissariato, si è verificato che buona parte delle domande per ricerca di emigrati all'estero venivano indirizzate a quest'Ufficio, il quale doveva, quindi, rimetterle al Ministero degli esteri per ragione di competenza e nello stesso tempo avvertire di ciò gli interessati. Ad evitare questo inutile carteggio ed anche perchè è sembrato logico ed opportuno che gli emigrati e i loro parenti avessero a far capo ad un unico Ufficio per tutto ciò che poteva loro interessare, fu stabilito che il servizio passasse al Commissariato; ciò che infatti ebbe luogo col 1° gennaio del corrente anno.

h) *Arruolamenti di emigranti per determinati lavori.* — L'articolo 18 della legge dispone che il Ministro degli esteri, d'accordo col Ministro dell'in-

terno, possa permettere arruolamenti di emigranti per determinati lavori e per regioni poco frequentate.

La tutela del Commissariato si esplica, in questi casi, col fissare le condizioni di lavoro, di tempo e di mercede e con lo esigere eventualmente anche una cauzione.

Nel decorso anno sono state presentate alcune domande all'anzidetto scopo, delle quali si va a render conto.

Verso la fine del 1902 il Parlamento della Colonia del Capo deliberava lo stanziamento di duecentocinquantamila franchi per concorrere alle spese di trasporto di quattro o cinquecento famiglie di contadini italiani nella suddetta Colonia. Il *Board of Horticulture* di Cape Town, specie di Comizio agrario, stabiliva che ai detti contadini fossero date mercedi di due scellini e mezzo al giorno, mercedi che furono giudicate troppo basse per contadini bianchi e assolutamente inaccettabili, sia dai notabili della nostra colonia nel Capo, come dal regio Console generale in Cape Town e dall'ispettore viaggiante cavaliere A. Rossi, che trovavasi allora al Capo e studiava la questione per conto del Commissariato.

Il Ministero di agricoltura della Colonia del Capo deliberava allora di mandare in Italia il Sotto-Segretario, signor Charles Currey, il quale venne a Roma nello scorso mese di marzo ed ebbe varie conversazioni e scambi di lettere e proposte col Commissariato. Questo Ufficio sostenne e dimostrò che la mercede da corrispondersi a contadini bianchi nella Colonia del Capo non poteva essere inferiore a quattro scellini al giorno per gli uomini e a due per le donne. Il signor Currey dichiarò che, per informazioni telegrafiche ricevute, gli agricoltori proprietari del Capo insistevano sulla mercede di due scellini e mezzo, da essi offerta. Le trattative non diedero, perciò, finora risultati pratici.

È in corso di trattative una proposta della *The African Agricultural and finance Corporation (Limited) at Klerktdorp and Potschefstroom* per l'introduzione di 100 famiglie italiane di coltivatori nel Transvaal col sistema della mezzadria.

Si sta pure trattando con un rappresentante della ditta di *Sir John Jackson di Londra* per l'arruolamento di 150 operai italiani, che dovrebbero essere impiegati nei lavori del porto di Simon's Town (Sud Africa).

La Società *Wassan Mining Company* che esercita delle miniere nella Costa d'Oro, aveva chiesto di poter arruolare operai minatori di Endine (Bergamo). Le trattative non ebbero seguito.

La fazenda *Dumont di Ribeirão Preto S. P.* (la più grande piantagione di caffè del Sud Brasile, di proprietà di capitalisti inglesi) ha pure domandato che il Commissariato, facendo eccezione al divieto di emigrazione gra-

tuita nel Brasile, le permetta di arruolare 200 famiglie di coltivatori italiani. Esaminate le condizioni e garanzie offerte dalla Società e sentito in proposito l'avviso del Ministero dell'Interno, è stato con recente decreto autorizzato l'arruolamento di 50 famiglie in via di esperimento.

Il signor *Jaçques Schiesser di Radolfzell* (*Baden*) chiese l'autorizzazione per arruolare in Italia operaie per i suoi stabilimenti di maglierie in Radolfzell, Stockah e Engen (Germania). Il Commissariato ha fatto buon viso alla domanda, avendo il signor Schiesser accettate le condizioni poste dal Commissariato; la stipulazione, cioè, di regolare contratto scritto fra padrone ed operaie, che stabilisca tutte le condizioni del lavoro (qualità del lavoro, orario, salario netto da qualsiasi imposizione, qualità e prezzi del vitto ed alloggio).

Il signor *Luigi Forturo di Belmonte Castello* (*Caserta*) ha pure chiesto recentemente di poter arruolare operaie italiane per la sua fabbrica di giocattoli in Ginnheim presso Francoforte. Pendono ancora trattative circa le condizioni dell'arruolamento.

§ 2. — Protezione degli emigranti nei porti d'imbarco e durante il viaggio.

a) *Ricoveri e locande.* — Giunto l'emigrante al porto d'imbarco, esso non può subito prender posto a bordo del piroscafo, dovendo prima sottostare alla prescritta visita medica, e alla disinfezione. Indi la necessità che egli resti qualche tempo a terra.

La legge pone a carico del vettore il vitto e l'alloggio degli emigranti dal mezzodì del giorno anteriore a quello fissato per la partenza, e prevede all'uopo la costruzione di appositi ricoveri nei porti di Genova, Napoli e Palermo. Il regolamento poi stabilisce che, fino a che tali ricoveri non siano istituiti, gli emigranti debbano essere alloggiati e mantenuti in alberghi e locande autorizzate dal Prefetto.

Si disse nella precedente relazione come per la costruzione del ricovero in Genova la difficoltà maggiore consistesse nel trovar l'area conveniente nei pressi di quel porto, e si espresse anche il timore che tale difficoltà non fosse facilmente sormontabile. Pur troppo il fatto ha giustificato quel timore, poichè, non ostante il Commissariato abbia ripetutamente interessato le autorità locali, e specialmente il Municipio allo studio del problema, non si è finora riusciti ad alcuna soluzione. Ciò è dovuto principalmente alla mancanza di spazio disponibile nell'ambito del porto, mentre la sola proposta che appariva pratica, quella, cioè, di collocare il ricovero nell'area dell'attuale mattatoio occidentale, non potrebbe avere prossima attua-

zione essendo essa subordinata alla concentrazione dei servizi di mattazione in uno stabilimento da costruirsi nella parte orientale della città.

In vista di questa condizione di cose, il Commissariato si propone di studiare se non convenga costruire un apposito galleggiante, od anche adattare ad uso di ricovero qualche bastimento fuori d'uso della R. Marina.

Per Napoli invece la soluzione si è presentata assai più facile essendosi ottenuta dal Ministero della marina la cessione di un'area di circa 11 mila metri quadrati in prossimità della stazione marittima.

Dopo aver assunto notizie circa la costituzione e il funzionamento dei ricoveri di Amburgo, fu dato incarico all'ufficio del Genio civile in Napoli di preparare un progetto di massima, prendendo a norma appunto ciò che si era fatto ad Amburgo in quanto potesse convenire al nostro clima e ai nostri usi. Dagli studi e dai calcoli eseguiti è risultato che per ricoverare un migliaio di emigranti occorrerebbe una spesa di circa un milione, (essendo la spesa aggravata dalle difficoltà delle fondazioni in un terreno arenile). Tenuto presente che a Napoli, nel periodo di maggiore flusso emigratorio, trovansi giornalmente parecchie migliaia di emigranti, è sembrato al Commissariato e al Consiglio dell'emigrazione che il vantaggio di collocare solo mille persone non fosse proporzionato all'ingente spesa. Epperciò l'ufficio del Genio civile è stato invitato a studiare una diversa sistemazione, più economica, che consenta anche una maggiore capienza.

Frattanto è in costruzione, e potrà entrare in esercizio fra qualche mese, la *stazione di disinfezione dei bagagli degli emigranti*, edifizio a due piani, che costerà lire 129,000, compreso l'acquisto e l'impianto del macchinario. Al primo piano saranno i locali per le disinfezioni e una grande tettoia, sotto la quale gli emigranti potranno sostare in attesa del loro turno; vi sarà pure un locale per l'ufficio di cambio del Banco di Napoli. Nel secondo piano sarà collocato l'Ispettorato dell'emigrazione, che ora trovasi in un quartiere di affitto. Col funzionamento di questa stazione le spese di disinfezione, cui ora provvede il fondo dell'emigrazione, saranno ridotte quasi della metà, e sarà risparmiata la spesa per l'alloggio dell'Ispettorato. Così, in non molti anni, la spesa, ora sostenuta per la costruzione dell'edificio, verrà reintegrata al fondo dell'emigrazione per effetto delle economie risultanti agli altri capitoli del bilancio.

Si sta inoltre compilando il progetto per la costruzione di due tettoie metalliche, sulle banchine ai lati della stazione marittima, sotto le quali possano sostare gli emigranti coi loro bagagli prima dell'imbarco.

In attesa che possano essere istituiti i ricoveri, si è provveduto a regolare il servizio di vitto e di alloggio per gli emigranti, in locande private.

Queste locande, per poter ricevere emigranti, debbono avere un'autoriz-

zazione speciale dalla Prefettura, che la rilascia solo quando le medesime siano riconosciute idonee da apposite Commissioni tecniche.

Nelle licenze è determinato il numero dei letti, che ciascuna locanda può contenere e il numero massimo delle persone che possono esservi alloggiate, ed è stabilito il prezzo che deve pagarsi per vitto ed alloggio.

Gli emigranti vengono distribuiti dai vettori fra le locande autorizzate. Ad ogni arrivo di emigranti allo scalo ferroviario e marittimo si trovano incaricati dei vettori, muniti di tessere di riconoscimento, i quali accompagnano gli emigranti alle locande loro assegnate.

Si è cercato in tal modo di rimuovere gli inconvenienti che si verificavano prima, quando gli emigranti venivano circondati al loro arrivo da mediatori e fattorini di locande, i quali se li disputavano per poi condurli in locali anti-igienici, dove spesso erano vittime di abusi e di truffe.

La sorveglianza degli alberghi autorizzati è affidata ad un medico igienista, il quale, con l'assistenza dei funzionari dell'Ispettorato, visita saltuariamente gli alberghi di notte e di giorno.

Il medico igienista invigila sull'applicazione delle disposizioni impartite dalle Autorità per questo servizio e sulle condizioni igieniche degli alberghi, provvedendo anche, secondo i casi, quando vi siano emigranti malati.

Le locande autorizzate sono 28 in Genova e 58 in Napoli. In Napoli però non tutte le locande autorizzate sono in grado di fornire il vitto; cosicchè quelle che non lo danno, devono inviare gli emigranti a mangiare in altro esercizio autorizzato.

Dato lo scarso numero di emigranti che queste locande possono alloggiare, il loro numero si è dimostrato insufficiente, specialmente in Napoli, dove, nel periodo di maggiore affluenza, trovansi, come si è accennato, presenti per l'imbarco tre o quattro mila persone. Ed è anche evidente che non può il medico igienista esercitare un'attiva sorveglianza su tutti questi locali sparsi in vari punti della città.

Perciò, se anche il ricovero da costruirsi non potrà contenere tutti gli emigranti in attesa dell'imbarco, esso renderà peraltro possibile una più larga eliminazione di locali anti-igienici, e una più rigorosa vigilanza su quelli che resteranno in via sussidiaria autorizzati.

b) *Prezzi dei noli.* — Secondo l'articolo 14 della legge i prezzi dei noli che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti devono riportare l'approvazione del Commissariato: devesi intendere i prezzi *massimi*, al disotto dei quali i vettori possono fare ribassi, secondo il giuoco della concorrenza, purchè il ribasso sia accordato a tutti gli emigranti imbarcati sullo stesso piroscafo.

Nell'esaminare le proposte dei vettori il Commissariato tien conto delle informazioni fornite dagli Ispettori dell'emigrazione, dalle Camere di commercio italiane all'estero, e dai consoli, nonchè del parere della Direzione generale della marina mercantile e delle Camere di commercio delle più importanti città marittime del Regno.

Se non è possibile un accordo fra il Commissariato e i vettori, interviene il Ministro degli esteri, il quale fissa i noli massimi con suo decreto, dopo aver sentito l'avviso del Consiglio superiore di marina.

I criteri seguìti nella determinazione dei noli per l'anno 1902 furono ampiamente esposti nelle relazioni speciali che, a norma della legge, sono state pubblicate per ogni quadrimestre.

Giova qui riassumere il modo in cui si è svolta questa parte importantissima del servizio per tutto l'anno 1902 e per il primo quadrimestre del 1903.

Per i primi due quadrimestri del 1902 si potè ragginngere l'accordo fra il Commissariato e i vettori, e i noli da questi proposti furono, con piccole varianti, approvati.

Per il terzo quadrimestre, invece, i vettori proposero degli aumenti, che il Commissariato non credè di poter approvare, perchè nessun fatto nuovo si era verificato che paresse giustificarli; mentre invece, per varie ragioni, esso riteneva che i noli massimi avrebbero potuto essere alquanto diminuiti.

Quindi, a norma di legge, furono comunicati tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale diede parere che in massima venissero mantenuti, per il terzo quadrimestre, i noli approvati per il secondo. Come criterio generale poi, il Consiglio fu di avviso che convenisse mantenere una certa stabilità nei noli, e ciò affinchè, nella variabilità dei fattori che possono concorrere alla determinazione dei prezzi, fosse lasciato ai vettori di prendere a base della loro speculazione periodi di tempo piuttosto lunghi.

Il Ministro degli affari esteri, chiamato a dire l'ultima parola, fissò i noli con decreto del 15 agosto 1902. Attenendosi in massima al parere del Consiglio superiore di marina, confermò, per quasi tutti i piroscafi, i noli già approvati pel quadrimestre antecedente, diminuendo però i noli di alcuni vapori appartenenti a categorie inferiori, e per i quali i noli praticati nei quadrimestri precedenti, dopo l'accertamento delle qualità nautiche fatto nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti per i piroscafi di categorie superiori, che si era deliberato di lasciare invariati.

Contro il decreto del 15 agosto 1902 i vettori protestarono, asserendo che i noli stabiliti non erano rimunerativi. Una Commissione di armatori genovesi presentò un memoriale di protesta al presidente del Consiglio dei

Ministri e al Ministro degli affari esteri, chiedendo che i noli fossero riveduti.

Volendosi tenere nel dovuto conto le deduzioni presentate dai vettori fu, dietro invito del Ministro degli affari esteri, convocato il Consiglio dell'emigrazione, il quale, dopo aver sentito le ragioni di una rappresentanza dei vettori, e del presidente della Lega nazionale delle cooperative nell'interesse degli emigranti, e dopo un'ampia discussione votò il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio dell'emigrazione, unanime, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche nella questione dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene fa precetto, di applicare l'articolo 14, dichiara che questo articolo contiene tutti gli elementi idonei a concordare i legittimi e sani interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, fine principale della legge.

" A tale scopo il Consiglio fa voti che il Commissariato curi di proporzionare ancor più i noli alle condizioni intrinseche del naviglio, per soddisfare le giuste aspirazioni di una marina mercantile intesa a progredire, ed in tal modo conseguire l'intento della legge, che è di proteggere i vapori migliori e più rapidi, a preferenza degli altri ".

In base ai criteri indicati in quest'ordine del giorno, il Commissariato procedè all'esame dei noli per il primo quadrimestre del 1903.

I vettori avevano chiesto degli aumenti considerevoli, adducendo, a sostegno della loro proposta, un doppio ordine di considerazioni; pregiudiziali le une in ordine alla inapplicabilità dell'articolo 14 della legge in periodi normali, e alla impossibilità di una determinazione preventiva dei noli; peculiari le altre e concernenti le condizioni della marina mercantile, le varie linee di navigazione e i noli domandati per ciascun piroscafo.

Quanto alle prime, il Commissariato ebbe a considerare che, di fronte al preciso disposto dell'articolo 14 della legge, non era possibile prescindere dalle determinazioni dei noli per ogni quadrimestre, e che d'altronde trattandosi di stabilire non già i noli effettivi per ciascun viaggio e per ogni piroscafo, ma i noli *massimi*, non sussisteva l'asserita impossibilità di una determinazione preventiva.

In ordine agli altri argomenti il Commissariato osservò:

1° che le asserite condizioni di crisi della marina mercantile non valevano a giustificare gli aumenti proposti, poichè non sarebbe giusto aumentare i prezzi dei trasporti degli emigranti oltre certi limiti, unicamente per supplire alle deficienze che si avverassero nel traffico dei viaggiatori di classe e delle merci;

2° che le statistiche dimostravano, per il trasporto degli emigranti, un

incremento tanto nella cifra complessiva dei passeggieri di 3ª classe trasportati, che nella media per ogni viaggio;

3° che i nuovi oneri imposti dalla nuova legge sull'emigrazione ai vettori non erano tanto rilevanti quanto questi asserivano e che nella determinazione dei noli ne era già stato tenuto conto;

4° che per il primo quadrimestre del 1903 non si era verificato un aumento nel costo dei trasporti che giustificasse un aumento dei noli in confronto a quelli del quadrimestre precedente; e che il mercato generale dei noli non aveva subìto alterazione.

Il Commissariato pertanto decise di non approvare gli aumenti di noli nella misura proposta dai vettori. Tenendo conto però dell'ordine del giorno votato dal Consiglio dell'emigrazione, esso cercò di meglio graduare i noli secondo le speciali condizioni e qualità dei diversi piroscafi, concedendo qualche aumento per i migliori, mantenendo invariati i noli del quadrimestre precedente per i vapori mediocri e diminuendoli invece per quelli di categoria inferiore.

Per la linea del Plata, poi, in considerazione della diminuita corrente emigratoria, fu consentito un leggero aumento anche per i piroscafi mediocri.

In base a codesti criteri furono concretate e comunicate poi ai vettori le contro proposte del Commissariato.

Alcuni vettori le accettarono; altri invece insistettero nelle loro domande; cosicchè si dovette deferire la divergenza all'esame del Consiglio superiore di marina, il quale espresse l'avviso che i noli dovessero essere aumentati secondo la domanda dei vettori, e che si dovesse concedere un nolo maggiore per le linee di maggiore percorso, quali sono quelle dell'America del Sud.

Il Ministro degli affari esteri accolse questo parere soltanto in parte, accordando con suo decreto del 17 dicembre 1902 un aumento di 5 lire (sulle controproposte del Commissariato) per i piroscafi migliori adibiti alle linee del Nord America, e per tutti i piroscafi sulle linee del Brasile e del Plata, e mantenne le proposte del Commissariato per i piroscafi mediocri e per gli infimi che vanno agli Stati Uniti.

I noli approvati vennero di volta in volta pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e nel *Bollettino dell'emigrazione*, e comunicati per estratto agli ispettori nei porti d'imbarco e ai Comitati mandamentali e comunali.

c) *Biglietti d'imbarco, biglietti prepagati, e biglietti ferroviari all'estero.* — Il documento che fa fede del contratto di trasporto interceduto fra l'emigrante e il vettore è il *biglietto d'imbarco*; il quale, quando il contratto av-

viene fuori della sede del vettore, deve, a tenore della legge, essere consegnato all'emigrante, prima che questi lasci la propria dimora per recarsi al porto di partenza.

Questa disposizione dà luogo in pratica a difficoltà, sia perchè può riuscire pericoloso per i vettori di munire i loro rappresentanti di altrettanti bollettari di biglietti quanti sono i piroscafi in partenza, sia perchè la vendita dei biglietti stessi deve essere regolata secondo i posti disponibili, ciò che non può farsi se non alla sede principale del vettore. Converrà quindi studiare qualche temperamento che assicuri all'emigrante l'adempimento del contratto e ponga al tempo stesso il vettore in condizione di poterlo osservare.

Era poi sorto il dubbio se il biglietto d'imbarco desse, oppur no, diritto all'emigrante di essere messo a terra con il proprio bagaglio nel porto di arrivo a spese del vettore. Tale dubbio è stato risoluto in senso affermativo col citato decreto 11 dicembre 1902, aggiungendosi che sono a carico del vettore anche le tasse di sbarco che fossero imposte dalle leggi locali.

Oltrechè in Italia alla sede dei vettori e dei loro rappresentanti, i biglietti d'imbarco possono essere acquistati all'estero dai nazionali che si trovano già stabiliti nei paesi d'immigrazione, e che li mandano poi a loro parenti od amici in Italia perchè vadano a raggiungerli.

La legge dà diritto ai possessori di questi *biglietti prepagati* (*prepaids*) di prendere imbarco sul primo piroscafo del vettore che li ha venduti, che sia in partenza per la destinazione indicata nel biglietto. Il regolamento poi regola l'esercizio di questo diritto, prescrivendo che l'emigrante debba dare al vettore un preavviso di almeno dieci giorni.

Nel servizio dei biglietti prepagati vari inconvenienti si sono verificati, che è d'uopo accennare.

I vettori, ai quali conviene avere a disposizione un buon numero di prepagati per poter sempre riempire i piroscafi, non pongono ai loro rappresentanti all'estero alcun limite alla vendita di questi biglietti, e così avviene che nei periodi di maggior ressa, non possono soddisfare a tutte le richieste di imbarco per biglietti acquistati in Italia e fuori.

D'altro canto i possessori dei biglietti antipagati attendono spesso dei mesi per decidersi a partire, qualche volta anche non partono, e perciò i vettori non possono avere alcuna norma circa i posti che debbono tenere disponibili per essi in ciascun piroscafo. Nella stagione viva dell'emigrazione i vapori sono al completo, trenta ed anche quaranta giorni prima della partenza. L'obbligare i vettori, malgrado le molte richieste d'imbarco da passeggieri paganti, a tenere una parte dei posti vuoti fino a dieci giorni prima della partenza in attesa dei prepagati, avrebbe per conseguenza che spesso i vapori partirebbero non completi, con danno dei vettori, e degli emigranti, cui si fosse ri-

fiutato l'imbarco per lasciar posto ai possessori di prepagati, che non si fossero poi presentati per l'imbarco.

Oltre a ciò, potendo il biglietto antipagato essere rilasciato *in bianco*, e costando meno, avviene che molti emigranti in luogo di comprare il biglietto in Italia, se lo fanno comperare in America da qualche parente od amico, cosicchè viene ad essere praticamente elusa la disposizione della legge, secondo cui tutti i passeggieri di 3ª classe viaggianti sopra un dato piroscafo devono pagare lo stesso prezzo di passaggio. Ed avviene pure che taluni speculatori acquistano in America in grande quantità i biglietti in bianco, per venderli poi in Italia al prezzo che credono, portando così nei noli un modo nuovo di concorrenza che dalla legge non è ammesso e tanto meno disciplinato.

Come si vede, siamo di fronte a un complesso di fatti che richiede un attento esame per poter dettare nella materia norme precise e razionali. Il Commissariato non ha mancato di occuparsi della questione, e già qualche provvedimento esso ha preso in via amministrativa, quale, ad esempio, l'obbligo imposto, nel decorso anno, ad un vettore di noleggiare appositamente un piroscafo per dare sfogo ai molti prepagati che egli aveva in giacenza. Ma, data la forma sempre varia e sempre nuova con cui i fatti si producono, occorre provvedere con disposizioni legislative o almeno regolamentari; ciò che appunto il Commissariato sta studiando di proporre.

I vettori possono, con speciale autorizzazione del Commissariato, vendere *biglietti ferroviari* di prosecuzione dai porti di sbarco per l'interno dei paesi esteri, purchè agiscano come rappresentanti di una Società ferroviaria.

Tale autorizzazione è stata data a n. 12 vettori sotto l'osservanza delle seguenti condizioni, stabilite nei decreti di concessione:

1° Che il vettore non possa percepire dall'emigrante prezzi maggiori di quelli stabiliti dalle tariffe vigenti per i servizi delle Compagnie ferroviarie, nè esigere commissione, senseria od altro compenso di qualsiasi specie;

2° Che trattandosi di ordine per biglietto ferroviario, il medesimo debba essere cambiato col relativo biglietto al momento ed al punto di sbarco dell'emigrante, per cura del vettore, o, per esso, della Società che gli ha conferito il mandato;

3° Che il vettore debba, ad ogni partenza di piroscafo, consegnare all'Ispettore dell'emigrazione un elenco nominativo degli emigranti ai quali ha venduto biglietti od ordini per biglietti, con indicazione, per ciascun biglietto od ordine, della stazione di partenza e di quella di arrivo, nonchè del prezzo in dollari e del prezzo effettivamente percetto in lire italiane.

Fu altresì imposta l'osservanza delle seguenti norme, stabilendo. che,

in caso d'inosservanza, s'incorre, di diritto, nella decadenza della concessione:

1° Il vettore e i suoi rappresentanti devono astenersi dal fare qualsiasi sollecitazione per indurre l'emigrante ad acquistare il biglietto ferroviario in Italia, anzichè al suo arrivo negli Stati Uniti.

2° La vendita di ordini per biglietti ferroviari è permessa soltanto nello interesse di emigranti che sbarchino a Nuova York, a Boston o a Nuova Orleans; nei quali porti dovranno detti ordini essere cambiati in biglietti definitivi, immediatamente dopo l'arrivo degli emigranti, in modo che questi possano partire subito dal porto di sbarco per le rispettive destinazioni.

3° È proibito ai vettori di rilasciare ordini ferroviari tratti su persone stabilite nei porti di sbarco, che non siano i rappresentanti ufficiali delle Compagnie di navigazione, sui cui vapori prendono imbarco gli emigranti, oppure gli amministratori delle Compagnie ferroviarie interessate od i loro legali rappresentanti.

4° Ai detti rappresentanti incombe l'obbligo di cambiare a vista gli ordini in biglietti definitivi e procurare l'invio a destinazione degli emigranti secondo le consuetudini locali.

Indipendentemente dai casi di decadenza, per inosservanza delle norme che regolano le concessioni, il Commissariato si è riservato di ritirarle in ogni tempo.

Per controllare con efficacia l'uso che i vettori fanno della concessione data, i commissari viaggianti sono incaricati di verificare in qual modo proceda tale servizio e di raccogliere i reclami che venissero presentati.

d) *Servizio a bordo dei piroscafi.* — I vettori possono trasportare emigranti solo sui piroscafi che abbiano i requisiti di assetto e di velocità prescritti dalla legge e dal regolamento, e che siano inscritti sulle rispettive patenti.

Ai piroscafi ammessi, all'entrata in vigore della legge, alcuni sono stati aggiunti, altri sono stati ritirati; sicchè il loro numero si è mantenuto presso a poco costante. Nel prospetto inserito in fondo alla presente relazione (All. *E*) è indicato il nome di questi piroscafi, il loro tonnellaggio, la velocità da essi raggiunta nelle prove, e il numero dei posti di 1ª di 2ª e di 3ª classe.

Oltre alla visita d'idoneità, cui sono sottoposti i piroscafi prima di venire ammessi al trasporto degli emigranti, essi, prima della partenza, subiscono due altre visite, passate da una Commissione, di cui fanno parte un ufficiale di porto, l'ispettore dell'emigrazione e un medico di porto. Alle visite assiste il medico militare, che deve imbarcarsi sulla nave, o il Commissario con il medico civile.

Si presero con il Ministero della marina gli opportuni accordi per queste visite, e si raccomandò alle Commissioni di usare il massimo rigore per accertare che le navi siano nelle condizioni di assetto volute dalla legge e dal regolamento, e che le provviste a bordo corrispondano per quantità e qualità alle disposizioni regolamentari. Si provvide anche perchè le navi non venissero fatte partire, se prima non fossero eseguite le riparazioni e gli adattamenti suggeriti dall'esperienza fatta nei precedenti viaggi.

Fu frequente il caso che, prima delle partenze i vettori venissero obbligati ad eseguire lavori nelle navi, specialmente per eliminare inconvenienti constatati nell'aereazione delle stive, nell'assetto degli ospedali, ecc.

Malgrado, però, le visite, e le inchieste speciali che il Commissariato fa spesso eseguire sulle condizioni dei piroscafi, non si può dire che tutti i vapori adibiti al trasporto dei nostri emigranti rispondano completamente alle esigenze di un buon trasporto. Vi sono dei vapori che, per velocità e per assetto, lasciano molto a desiderare e che, d'altra parte, il Commissariato non ha modo di escludere dall'esercizio, inquantochè essi raggiungono, benchè a stento, il limite minimo dei requisiti voluti dalla legge e dal regolamento.

È questo un altro punto della legge che gioverà integrare, in relazione alle moderne esigenze dei viaggi transoceanici.

Il regolamento, poi, contiene disposizioni dettagliate circa l'assetto interno dei piroscafi stessi, il servizio medico, la provvista e la distribuzione dei viveri, la vigilanza a bordo, e quant'altro possa occorrere durante la traversata.

La direzione del *servizio sanitario e la vigilanza a bordo* sono affidate ad un medico della Marina militare, che riveste anche la qualità di commissario. Se l'imbarco di un medico militare, non è possibile, viene imbarcato pel servizio sanitario un medico civile scelto fra quelli autorizzati dal Ministero dell'interno, e in tal caso la vigilanza a bordo è commessa ad un ufficiale di porto, o ad un ufficiale di vascello, o ad uno speciale delegato scelto dal Commissariato.

Se v'è parte dei servizi dell'emigrazione, nella quale siano manifesti e tangibili i benefici effetti della nuova legge, certo è questa delle condizioni in cui si compiono i viaggi transatlantici.

I rapporti dei pubblici funzionari, le attestazioni di persone che hanno fatto viaggi transoceanici sotto il vecchio e sotto il nuovo regime, le dichiarazioni degli stessi emigranti concordano nel constatare che molto migliore è il trattamento che a questi vien fatto dacchè è soggetto ad una speciale sorveglianza. Non già che inconvenienti non si abbiano talvolta a lamentare, ma fortunatamente essi costituiscono l'eccezione, a ad ogni modo si è ben

lontani da certe disastrose traversate, le quali ormai non sono più, e non saranno, che un triste ricordo.

Nè soltanto per il buon trattamento è utile la presenza a bordo dei commissari governativi, ma eziandio per rilevare ed eliminare le eventuali deficienze nell'assetto interno dei bastimenti.

La relazione del commissario, infatti, viene di regola comunicata alla Commissione di visita, perchè curi di far eseguire i necessari adattamenti al piroscafo prima che esso prenda di nuovo il mare.

Tale relazione è quindi inviata al Commissariato, che controlla se e come si è provveduto ad eliminare gli inconvenienti denunziati dai commissari viaggianti, e prende in esame quanto i medici riferiscono sull'andamento generale dei servizi dell'emigrazione.

§ 3. — Protezione degli emigranti nei paesi di destinazione.

a) *Europa.* — Abbiamo già accennato come per l'emigrazione in Europa, il Commissariato abbia riconosciuto ed appoggiato una sola istituzione, cioè l'*Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante*, la cui fondazione è dovuta principalmente a Monsignor Bonomelli, Vescovo di Cremona, e che ha per segretario generale il professore Schiapparelli.

Scopo dell'Opera è quello di dare assistenza agli operai emigrati in Europa e nel Levante, per mezzo di segretariati operai, diretti da missionari, e coadiuvati da laici anche salariati. Tale assistenza è accordata gratuitamente a chiunque si presenti, senza chiedere a quale confessione religiosa ed a quale partito appartenga.

L'Opera ha segretariati permanenti, aperti, cioè, ogni giorno, anche di sera, e tutto l'anno, e Segretariati temporanei, che funzionano, nei giorni festivi o solamente nella primavera e nell'estate.

Nel corrente anno, essa ha istituito Segretariati permanenti: a Marsiglia, Grènoble, a Ginevra, Briga e Nantes (lavori del Sempione), Losanna, Berna, Lucerna, Basilea, Sciaffusa, Wintherthur, San Gallo, Alveneu, Preda e Bevers, nella Svizzera; a Freiburg nel Baden. Ha tenuto Segretariati temporanei a Boltigen e Zweisimmen, Solothurn, Wangen, St. Brais, Derendingen, Salis, Filisur, Bergun, e Zuoz nella Svizzera; a Mannheim, Ilma, Amburgo e Berlino nella Germania, e nel Granducato di Lussemburgo.

Il Segreteriato di Grènoble ha esercitalo un'azione tutelare, in prò delle ragazze operaie italiane impiegate nelle fabbriche dell'Isère e dell'Ardèche; i Segretariati di Marsiglia, Ginevra, Losanna, Wintherthur sono bene avviati e prenderanno anche maggiore sviluppo nell'anno venturo; quelli di Berna e Lucerna si stanno costituendo su nuove basi, con buone speranze.

Segretariati permanenti sono stati istituiti a Lione, a Mannheim nel Lussemburgo; ed un altro ne verrà pure aperto a Kaltbrunn, sul lago di Zurigo, dove stanno per incominciare i lavori del tunnel del Riecken; lavori che dureranno quattro anni ed attireranno molte centinaia di operai italiani. Ivi per impedire lo sfruttamento dell'operaio italiano, sia nel prezzo delle abitazioni, sia in quello dei generi di prima necessità, l'Opera impianterà un magazzino economico a prezzo di costo e baracche per dormitori; con che l'Opera si propone di far scendere i prezzi ad un limite giusto. Ciò si è già raggiunto a Preda, dove in pochi mesi si procurò agli operai un risparmio di molte migliaia di lire.

Le principali istituzioni fondate e mantenute dalla Società per mezzo dei missionari e delle suore sono le seguenti:

a Losanna un ufficio di collocamento per gli operai ed una scuola dove si insegna l'italiano e il francese;

a Preda una scuola di lavoro per le ragazze, un asilo infantile, una scuola serale per analfabeti e una diurna per i ragazzi, aperta durante i mesi estivi. È in corso l'istituzione di un magazzino di generi alimentari, che saranno venduti a prezzi di costo;

a Basilea un ricovero per ragazze povere e un asilo infantile, e una *Unione operaia italiana*, in cui si fanno conferenze sociali, una Società di mutuo soccorso, una Società filodrammatica, una Società di musica e una Cooperativa di consumo;

a San Gallo un ufficio di collocamento per gli operai, e dei corsi serali d'italiano e tedesco;

a Winterthur un ufficio di collocamento ed un' *Unione d'operai italiani*, una Cooperativa di consumo. Il preposto al segretariato di Winterthur estende la sua azione alle località adiacenti, dove si trovano operai italiani, mediante conferenze e visite agli ospedali e alle carceri;

a Naters un asilo infantile, frequentato da 150 bambini italiani, e una scuola di lavoro per altre 60 giovanatte pure italiane;

a Gatach (Baden) una casa-famiglia per altre 100 ragazze italiane.

Molto fiorenti sono i segretariati temporanei di Bergun e Filisur e quelli permanenti di Alvenen, Sciaffusa, Basilea e Friburgo. Quest'ultimo è il segretariato centrale per la Germania Renana ed ha pure annessa una fiorente Cassa di risparmio.

L'Opera tiene collegati fra loro i diversi segretariati con regolari corrispondenze epistolari, telegrafiche e telefoniche. Tutti gli uffici di collocamento dei vari segretariati sono in relazione con l'ufficio centrale d'informazioni istituito a Torino.

L'Opera ha anche portato il suo contributo alla repressione della tratta

dei minorenni, ha fatto un'inchiesta sull'emigrazione delle ragazze ed ha ottenuto importanti miglioiamenti dall'Impresa Brondt, nell'impianto dei ventilatori nel tunnel del Sempione, per cui la temperatura fu ridotta di circa 10 gradi.

A questa benemerita Associazione è stato concesso sul fondo dell'emigrazione il sussidio annuo di lire 10,000.

b) ***America del Nord.*** — A New York, che è il centro ove attualmente si dirige la maggior parte della nostra emigrazione, funzionano, come già si è detto, tre istituzioni, cioè la ***Società per la protezione degli immigranti italiani*** (Society for the protection of italian immigrants), la ***Società di beneficenza*** e la ***San Raffaele.***

Per ragioni locali, sul parere del commissario Rossi e del R. Console generale in New York, si ritenne opportuno di affidare l'opera di patronato a tutte e tre le Società, dando maggiore impulso all'opera lòro ed estendendone l'azione.

Si provvide però a delineare chiaramente le funzioni di ciascuna di esse e a coordinarne l'azione, per modo che tutte concorrano per via diversa al conseguimento dello scopo comune.

Alla Società americana fu affidato il còmpito di tutelare gli emigranti all'arrivo, allo sbarco in New York e di provvedere al loro avviamento al lavoro.

La Società di beneficenza è incaricata di assistere e proteggere gli emigranti arrivati, di alloggiarli, dare loro vitto, ecc.

Alla San Raffaele infine fu affidata l'assistenza morale ai nostri emigranti e specialmente alle donne e ai fanciulli.

Il Ministro degli affari esteri, su proposta del Commissariato, ha assegnato, per l'esercizio finanziario 1902-1903, un sussidio di lire 30,000 alla Società americana, di lire 20,000 alla Società di beneficenza e di lire 6000 alla San Raffaele.

Qualche notizia più dettagliata sull'opera di queste Associazioni gioverà a dimostrarne l'utilità per i nostri emigranti.

La ***Società per la protezione degli immigranti italiani*** è presieduta dal signor Elliot Norton (avvocato in Nuova York, figlio del chiaro prof. Norton, il quale da parecchi anni commenta Dante all'Università di Haward), è composta di cittadini americani delle classi più elevate, animati da spirito filantropico, ai quali si sono aggiunti alcuni fra i più ragguardevoli membri della colonia italiana in New York.

La Società ha vietato a sè stessa, per statuto, di prender parte a propagande politiche o di vincolarsi a speciali confessioni religiose. rispetta tutte le opinioni, e cerca di unire le forze di tutti, per raggiungere gli scopi che si è prefissa.

Sebbene costituita da poco tempo (appena due anni), essa ha fatto rapidi progressi, ed ha presentemente tre reparti, cioè:

1° Protettorato ad Ellis Island;

2° Ufficio d'informazioni;

3° Ufficio di collocamento (*Labor Bureau*).

Questi reparti sono collegati fra loro ed agiscono sotto la sorveglianza del Comitato esecutivo, composto del presidente, del segretario e del tesoriore.

La Società tiene ad Ellis Island due agenti italiani, i quali conoscendo la lingua inglese e le leggi di immigrazione e gli usi del paese, possono prestare utile assistenza agli immigranti italiani in arrivo, ed anche alle autorità d'immigrazione americane, che confidano nella loro capacità ed onestà e veggono di buon occhio l'opera loro nella detta stazione federale.

I due agenti sono sempre a disposizione degli immigranti, appena che questi abbiano passato la visita delle autorità d'immigrazione e si adoperano per rintracciare i parenti, ai quali sono diretti, per ricercare i bagagli smarriti e per dar loro tutte quelle informazioni e quei consigli di cui possano abbisognare.

Gli immigranti esclusi dallo sbarco vengono informati dei motivi per cui non sono ammessi negli Stati Uniti. Nei casi in cui l'esclusione sia stata causata da false dichiarazioni, gli agenti della Società cercano di mettere le cose in chiaro, riuscendo spesso ad ottenere lo sbarco degli immigranti, i quali altrimenti sarebbero rinviati in Italia.

L'Ufficio d'informazioni è aperto al pubblico dalle 9 antimeridiane alle 5.30 pomeridiane, e in media risponde giornalmente a più di 50 persone, che vi si rivolgono, sia personalmente, sia col mezzo di lettere e telegrammi. Il lavoro eseguito in questo ufficio è analogo a quello di Ellis Island; soltanto che la maggior parte delle informazioni vien data ai parenti od amici degli immigranti in arrivo o arrivati già da qualche tempo. Esso s'incarica anche delle rimesse di denaro fatte dai parenti che sono in America, agli immigranti in arrivo o trattenuti ad Ellis Islanda. Durante l'ultimo anno fiscale il detto ufficio ha ricevuto più di 10.000 dollari, che furono distribuiti agli immigranti senza alcuna loro spesa.

L'ufficio di collocamento è diretto da un cittadino americano, il signor Phipard, assistito però da un impiegato italiano, il quale avvicina gli emigranti italiani, che si recano all'ufficio per fare iscrivere il loro nome, il mestiere e l'occupazione che cercano, nei registri dell'ufficio stesso, che è in rapporti diretti con gli intraprenditori.

L'utilità di tale ufficio di collocamento anderà sempre crescendo, a misura che gli industriali e gli intraprenditori ne avranno apprezzato l'opera e gli emigranti italiani acquistato in esso maggior confidenza. Infatti, mediante questo

ufficio, non solo gli emigranti italiani potranno essere sottratti all'influenza dei *boss* e di altre persone, che speculano sulla loro ignoranza, ma trovàre lavoro nelle fabbriche e nelle campagne, fuori delle grandi città. E ciò sarà un grande vantaggio per l'emigrazione italiana, perchè l'addensamento degli emigrati produce un'eccedenza nell'offerta della mano d'opera, che deprime i salari e rende sovente il nostro emigrante inviso all'elemento locale e lo fa avversare dalle potenti unioni di mestieri.

Particolare cura pone la Società nel proteggere gli emigranti, dopo il loro sbarco a New-York, ed impedire le truffe e le spogliazioni, di cui sovente sono vittime da parte dei *runners*, degli albergatori, dei conducenti trattorie e di tutti coloro che col pretesto di render loro servizio, li sfruttano in mille modi. Con un'attiva sorveglianza la Società ha potuto scoprire vari abusi ed ha ottenuto l'arresto e la condanna di alcuni *runners*, la chiusura di *boarding houses*, ecc.

E per cercar di sottrarre gli emigranti all'opera di detti sfruttatori, la Società ha allestiti carri propri, condotti da suoi agenti, sui quali carri gli emigranti vengono trasportati in città presso i parenti, o gli amici ai quali sono diretti, o alle stazioni ferroviarie, da dove s'internano nei vari Stati dell' Unione. Anche questo servizio, come quello di patronato stabilito ad Ellis Island, si è potuto istituire per concessione speciale del Governo federale.

La Società è inoltre in continui rapporti con il Consolato di New-York, cui rende importanti servizi per le ricerche degli emigrati, e mantiene una attiva corrispondenza con il Commissariato, al quale dà frequenti notizie sull'applicazione delle leggi americane sull'immigrazione e invia gli elenchi di tutti gli emigranti respinti da New-York con l'esatta indicazione dei motivi che ne hanno determinata la reiezione. Questi elenchi sono di molta utilità per dare le opportune notizie alle Commissioni arbitrali in caso di reclamo degli emigranti contro i vettori che li hanno trasportati.

La *Società italiana di beneficenza*, composta delle persone più facoltose della nostra colonia, esiste da oltre un decennio ed è presieduta dal commendator Piva, noto e ricco industriale italiano, il quale ha molto contribuito, anche con denaro, alla ricostituzione della Società stessa.

Essa possiede un patrimonio proprio e trae i suoi mezzi dall'interesse del capitale, dai contributi dei soci (fra cui uno annuo di dollari 1000 dato dal commendatore Piva) e dal ricavato di feste e collette.

La Società pur conservando il suo carattere speciale di istituto di beneficenza in quanto dà soccorsi in denaro, farmaci, commestibili agli indigenti, coadiuva la Società italo-americana nell'opera di protezione degli emigranti contro gli abusi di cui sono oggetto, coll'offrire ad essi vitto e alloggio franco

per una mitissima retribuzione al loro arrivo a New-York, coll'assistenza medica agli ammalati e convalescenti e con sovvenzioni in danaro, generi alimentari, vestiari ai bisognosi e rimpatrio per gli inabili al lavoro.

La Società denominata *San Raffaele* esiste dal 1891, per opera della congregazione dei missionari italiani di San Carlo, promossa e diretta da monsignor Scalabrini vescovo di Piacenza. Fu una delle prime istituzioni, che rivolse le sue cure al patronato dei nostri emigranti, al luogo di sbarco in Nuova-York. Ebbe sempre vita stentata; per qualche anno mostrò qualche maggiore attività, per opera del missionario padre Bandini, il quale era riuscito ad interessare alle sorti di essa alcune persone autorevoli ed influenti del partito ecclesiastico di New-York. Fu poi a lui surrogato il padre Saboglio, lasciato con mezzi del tutto insufficienti.

In seguito ad una visita fatta nello scorso anno da Monsignor Scalabrini in New-York la Società fu riorganizzata e costituita in ènte morale e ne è ora agente il reverendo Gambera dei missionari di San Carlo.

La *San Raffaele*, prende oggi una parte più attiva nel patronato dei nostri emigranti, che essa attua in concorso colle altre due Società laiche; e rappresenta, per così dire, la parte spirituale del nostro patronato. Come le Società straniere, rappresentate in Ellis Island, hanno le diaconesse e le matrone, che prendono cura delle donne, specialmente delle donne con bambini lattanti, di quelle in istato interessante, dei vecchi, dei ragazzi, ecc., così la nostra Società di patronato fa utile servizio quotidianamente in Ellis Island, dove il padre Gambera si reca per assistere la nostra emigrazione, e specialmente donne, vecchi, fanciulli senza genitori o parenti. La Società mantiene un ricovero temporaneo (*Immigrants Home*), appunto per gli immigranti di tale categoria, capace di una ventina di letti, e situato in località di facile accesso. Ivi la Società, nel periodo 1901-1902, ha dato ricovero a 705 immigranti italiani.

A somiglianza di quanto si è fatto in New-York, è stata costituita in Boston una Società per la protezione degli immigranti italiani (*Society for the protection of italian Immigrants*). Tale Società, presieduta da Miss Alice Freeman Palmer, ex-presidentessa della Università di Wellesley, ha per iscopo di proteggere gli emigranti contro gli abusi di cui sono vittime e di educarli nella lingua, nelle leggi e nei costumi del paese.

Per raggiungere tali scopi essa ha istituito i seguenti servizi:

1° Protezione degli emigranti al loro arrivo. — Nell'anno 1902 sono arrivati in Boston 14,180 emigranti italiani, e ciò in seguito all'istituzione della linea diretta Napoli-Boston, esercitata dalla Dominion Line. Ad ogni arrivo di piroscafi, che portano emigranti italiani, l'agente della Società assiste alla visita e allo sbarco, servendo da interprete e da guida ed assistendo

all'esame degli arrivati, le cui ragioni sono fatte valere presso il Commissario d'immigrazione. Mercè i buoni uffici dell'agente della Società, nonostante la rigorosa applicazione della legge sull'immigrazione, il numero di coloro che sono stati respinti dal porto di Boston è assai limitato.

2° Informazioni. — La Società, per mezzo del suo agente, dà informazioni agli emigranti sulle condizioni del lavoro in Boston e in tutti i paesi dello Stato di Massachussets, sul modo di eseguire rimesse in Italia, sugli istituti di credito solidi, ai quali affidare depositi, ecc.

3° Ufficio di collocamento. — La Società ha cercato di mettersi in relazione diretta con gli imprenditori di lavori e di fare meglio apprezzare le doti degli operai italiani; essa cerca di sfollare i centri urbani e di collocare gli emigranti nei paesi dell'interno, dove possono trovare occupazione più rimunerativa e più adatta alle loro attitudini. Ha così impiegato a Welsta, in una fabbrica di cotone, 50 operai, i quali formano una piccola e fiorente colonia. Si propone altresì di ottenere, per gli agricoltori, delle terre a prezzi minimi ed a pagamenti rateali, nelle vicinanze della città.

4° Istruzione ed educazione. — Allo scopo di mettere gli emigranti in grado di saper provvedere ai propri interessi e anche per rendere la Società più benevisa agli americani, i quali apprezzano notevolmente l'opera di patronato tendente al miglioramento materiale e morale degli emigranti, la Società stessa ha istituito scuole serali gratuite d'italiano e d'inglese, e scuole di lavori donneschi; fa tenere conferenze sulle leggi americane, sulla storia patria, ecc.

Il fondo dell'emigrazione ha concorso nella spesa per la sua prima costituzione, con un sussidio di lire 5,000.

La Società di protezione in Montreal degli emigranti italiani al Canadà (*the Immigration Aid Society of the Immigration of Montreal*) fu costituita, nell'agosto 1902, da alcuni notabili della colonia italiana di Montreal, e riconosciuta, in conformità alle leggi locali, nel novembre 1902, e inaugurò i suoi locali il 2 gennaio 1903; dalla quale data ha cominciato a funzionare ufficialmente. Essa trae le sue risorse dai contributi delle diverse categorie di soci, dai sussidi di enti, dai proventi di feste, ecc.

Gli scopi ch'essa si propone, e il modo in cui svolge la sua azione, sono analoghi a quelli delle Società di New-York e di Boston.

Essa è in relazione diretta con tutti gli imprenditori di lavori, specialmente con i proprietari di miniere e con le Società ferroviarie, che impiegano molti operai italiani. La Società intende così di sottrare i nostri emigrati agli abusi e alle spogliazioni dei sensali e ad assicurare le condizioni del loro lavoro, presso gli imprenditori, mediante la stipulazione di regolari contratti

di lavoro. Essa cercherà pure, con l'aiuto del Governo canadese, di promuovere la colonizzazione di terreni, da parte di agricoltori italiani.

Esercita infine la protezione degli emigranti, con mantenere un temporaneo ricovero per gli emigranti, che non abbiano parenti e amici nel Canadà.

Tanto la Colonia che il Governo canadese hanno accolto con simpatia la istituzione di questa Società, alla quale la Camera di commercio di Montreal, in data 7 gennaio 1903, ha diretto un voto di plauso.

Il Commissariato ha concesso alla Società un sussidio di lire 5000 a titolo di incoraggiamento.

c) *America del Sud.* — Per iniziativa del Regio vice-console, cavaliere Sabetta, si è di recente fondato a Santos, sotto il titolo *Patronato del Lavoro*, un istituto di protezione di emigranti italiani.

Legalmente costituito in ente morale giuridico in conformità delle leggi brasiliane, e riconosciuto dal Commissariato dell'emigrazione agli effetti della legge 31 gennaio 1901, esso ha già cominciato a funzionare, esplicando la sua azione nel seguente modo: assiste i nostri emigranti al loro arrivo a Santos, sottraendoli alle insidie e ai raggiri di poco scrupolosi speculatori, e dando loro utili indicazioni sui luoghi ove è più facile trovare proficua occupazione; interroga, per mezzo di propri agenti, gli emigranti stessi per sapere il come e il perchè si decisero ad emigrare e scoprire gli inganni di cui furono vittime, a fine di denunciare gli autori all'autorità competente; s'incarica, nei limiti del possibile, di trovar lavoro a chi non ne ha, o a chi è indirizzato a *fazendas* poco raccomandabili; si incarica anche di acquistare il biglietto di imbarco per gli emigranti che vogliono tornare in patria, liberandoli così dalla necessità di ricorrere ad avidi e spesso disonesti speculatori; esercita un'attiva vigilanza sugli alberghi e sulle agenzie di cambio, sui sensali, ecc.; pubblica infine un bollettino, che dirama a migliaia di copie, e nel quale si contengono tutte le notizie, le informazioni, i consigli, che possono riuscire utili all'emigrante.

Malgrado che il patronato abbia cominciato ad operare con scarsi mezzi, la sua azione si è fatta già sentire, ed ha incontrato la generale simpatia e la benevolenza delle autorità locali, le quali hanno riconosciuto in esso un elemento di ordine e di moralizzazione. Nel giro di pochi mesi esso ha procurato lavoro a circa 100 persone, ha ricoverato e mantenuto gratuitamente 104 indigenti, ha fatto ricuperare agli emigranti denari loro carpiti per complessiva somma di lire 4527.

È stato accordato a questa istituzione per l'anno corrente un sussidio di di lire 12,000.

A Buenos Aires, essendosi riconosciuta la difficoltà di costituire ex novo un istituto di patronato, si è pensato di affidare la tutela dei nostri emigranti alla *Cassa Rimpatrio*, avente sede in Buenos Aires, la quale è da parecchi anni favorevolmente nota ai nostri emigranti per la sua azione benefica.

In una riunione tenuta nello scorso ottobre dal Comitato della detta Cassa furono gettate le basi per la sua trasformazione in *Società di patronato degli immigranti italiani nell'Argentina*, nella quale verrebbe a concentrarsi tutto quanto si riferisce alle necessità della nostra immigrazione in quella Repubblica (Ufficio di informazioni, di consiglio, di collocamento al lavoro, di rimpatrio).

La Società agirebbe sotto la sorveglianza del Regio Console generale in Buenos Aires, e sarebbe autorizzata a corrispondere direttamente col Commissariato, con l'Ufficio locale dell'immmigrazione e coi Consoli italiani nell'Argentina.

Per la direzione della Società il Regio Ministro a Buenos Aires ha indicato le stesse persone che ora amministrano la Cassa Rimpatrio, le quali, per onoratezza e per pratica di affari, danno sicuro affidamento di una retta amministrazione.

A questa Società si è accordato un sussidio di lire 25,000 per l'esercizio corrente.

d) *Missioni all'estero.* — Per esercitare in pro degli emigranti una efficace tutela e soprattutto per poter dare ad essi sicure indicazioni sui luoghi ove il loro lavoro possa riuscire maggiormente proficuo, occorre che il Commissariato, mediante opportune ispezioni si tenga al corrente delle condizioni dei paesi d'immigrazione e dei modi e delle forme in cui l'attività dei nostri lavoratori possa ivi utilmente esplicarsi.

Come sul finire del 1901 furono inviati al detto scopo appositi delegati in Francia, ad Amburgo e nel Brasile, così nel decorso anno furono eseguite missioni nella Svizzera, negli Stati Uniti d'America, a Cuba, nel Canadà e nelle colonie dell'Africa Australe.

Nel giugno del 1902 il Commissariato incaricò il signor G. De Michelis di uno *studio sulle condizioni degli operai italiani nella Svizzera* e sul movimento dell'emigrazione che si effettua dall'Italia per la via di Chiasso verso i porti del Nord con destinazione all'America settentrionale. Il signor De Michelis dopo essersi recato sui luoghi per compiere le indagini necessarie, ha presentato al Commissariato una estesa relazione, nella quale si contengono le notizie da lui raccolte, nonchè alcune proposte intese a meglio regolare la distribuzione della mano d'opera italiana nelle varie parti della Svizzera.

La relazione del signor De Michelis sarà pubblicata in uno dei prossimi fascicoli del Bollettino dell'emigrazione.

Il Commissario cavaliere Egisto Rossi si recò, per incarico del Commissariato, nei seguenti paesi:

1. Agli Stati Uniti pel riordinamento degli istituti di patronato;

2. A Cuba, al Canadà, al Messico per ricerche e studii sulle condizioni agricole e coloniali di tali paesi, in vista della possibilità di dirigervi una parte della nostra emigrazione.

3. Nella Virginia dell'Est (Stati Uniti) per conferire e trattare coi grandi proprietari di quello Stato circa le condizioni alle quali si potrebbe effettuare il collocamento di famiglie coloniche italiane nei loro terreni.

Abbiamo già dato ampi ragguagli circa la costituzione e il funzionamento degli istituti di patronato in New York, i quali, pure svolgendo l'opera loro in campi diversi, hanno comune l'intento, che è quello di proteggere e assistere i nostri emigranti, dallo sbarco nel territorio federale al loro collocamento. Al compimento di quest'opera di coordinamento il cav. Egisto Rossi ha portato tutto il contributo della esperienza da lui fatta per tanti anni, durante il disimpegno delle sue mansioni nell'Ufficio di Ellis Island, a vantaggio dei nostri immigranti.

Il Commissariato poi ritenne opportuno di inviare lo stesso cav. Egisto Rossi al Canadà, al Messico e a Cuba per vedere e riferire intorno alla possibilità e alla convenienza di dirigere verso detti paesi qualche parte della nostra emigrazione.

Egli si recò a tal uopo nelle provincie del Canadà dove si trova il maggior numero di emigrati italiani, e dove la mano d'opera è più richiesta, specialmente nelle provincie di Quebec e di Ontario, nelle quali notò un'attiva ricerca di lavoratori d'ogni genere, massime di operai manuali e di contadini. Le cose vedute e gli studi compiuti hanno condotto il cav. Rossi ad esprimere l'avviso che, dato lo sviluppo progressivo delle risorse economiche del Canadà, non sia da sconsigliare l'emigrazione in questo paese, ma piuttosto da guidare e dirigere per mezzo di persone bene informate delle condizioni del Canada, nelle provincie e località dove la mano d'opera dei nostri è più ricercata e meglio retribuita.

I particolari risultati delle indagini compiute dal Commissario sono estesamente riferiti nella sua relazione. Ma, sia che si vogliano avviare dei nostri emigranti ad occupazioni temporanee nel Canadà, sia che si cerchi di stabilirli nel Manitoba e in altre provincie, come agricoltori, conviene che i nostri emigranti trovino al loro arrivo una protezione sicura. Epperciò il

cav. Rossi profittò del suo soggiorno in Monreale per organizzare una seria Società di patronato, della cui istituzione si è già reso conto.

Nel *West Virginia* il Commissario potè riconoscere che nella contea di Gloucester sarebbero favorevoli condizioni pel collocamento di famiglie italiane, fornite di un discreto capitale iniziale per la colonizzazione di terre prossime a mercati importanti e adatte alle migliori coltivazioni, a cominciare dalla vite.

Il successo di una larga colonizzazione non sarà pertanto assicurato finchè i proprietari di quelle terre non si organizzino in Società coloniale, invece di alienare, come hanno intenzione, le loro terre in lotti, con l'obbligo da parte dell'emigrante di provvedere all'assetto del podere.

Esaminando le condizioni presenti dell'*Isola di Cuba*, il cav. Rossi fa rilevare come, dopo la guerra ispano-americana, siano andate estendendosi nell'Isola la coltivazione della canna da zucchero, degli aranci, degli ananassi, dei *bananas*, ecc., dei cui prodotti si fa larga esportazione negli Stati Uniti.

In siffatte coltivazioni gli agricoltori italiani, specie quelli dell'Italia meridionale, fanno buona prova e sono apprezzati. Quanti furono interrogati manifestarono opinione favorevole all'immigrazione di agricoltori italiani provvisti di un piccolo capitale, specialmente se desiderosi di organizzarsi in colonie per la coltivazione di quei prodotti che vengono più largamente esportati negli Stati Uniti, e se disposti ad andare solo in quelle provincie dell'Isola dove il bisogno delle coltivazioni è imperiosamente sentito.

Dalla missione compiuta nel *Messico*, il cav. Rossi ha tratto la convinzione che in quella Repubblica non manchino condizioni favorevoli, in massima, a dirigervi una corrente di emigrazione, composta però di soli agricoltori, e non in forti masse.

Però lo studio fatto dal Commissario sulle vicende delle colonie italiane esistenti nel Messico, dimostra pure che il Commissariato non potrà favorire l'emigrazione verso quel paese se il Governo messicano non ordini le cose in modo da poter garantire ai nostri connazionali la concessione di terreni fertili ed in luoghi salubri.

Il Governo messicano intanto, in seguito agli studi del cav. Rossi, ha promesso di eliminare in pratica gli inconvenienti da lui rilevati, inconvenienti che danno ragione dell'insuccesso delle vecchie colonie italiane che si erano stabilite nel Messico.

Questi brevi cenni valgano a dare un'idea sommaria dei risultati delle missioni compiute dal cav. Rossi, mentre maggiori notizie si possono

avere dalle sue relazioni speciali pubblicate nel Bollettino dell'emigrazione (1).

Finita la guerra anglo-boera, molte domande di informazioni cominciarono a pervenire al Commissariato da parte di operai impazienti di recarsi nel *Transvaal*, divenuto, per così dire, di moda per la lunga lotta sostenuta.

Quantunque il Commissariato avesse dai Regi Rappresentanti diplomatici e consolari informazioni, secondo le quali non era da incoraggiare per ora la detta emigrazione e per la legge marziale ancora vigente, che limita i permessi di entrata, e per la questione del lavoro dei negri, credette opportuno inviare nell'Africa del Sud l'Ispettore viaggiante cavaliere Adolfo Rossi, per farvi uno studio speciale delle condizioni in cui potrebbe aver luogo l'impiego della mano d'opera italiana in quelle regioni.

Il cav. Rossi Adolfo si recò dapprima nella *Colonia del Capo* dove, visitando anche le campagne, raccolse gran copia di dati e di notizie, le quali hanno persuaso il Commissariato non essere per ora il caso d'incoraggiare l'emigrazione colà dei nostri braccianti, e neppure di permettere arruolamenti parziali alle condizioni che offrirebbero i proprietari di quelle *farms*.

Passato nell'*Orange* e nel *Transvaal*, trovò che non vi ha avvenire per i nostri operai nel lavoro manuale delle miniere d'oro, in causa della misera mercede a cui le Compagnie possono arruolare negri e asiatici; ma constatò che nelle parti meglio irrigate di quelle colonie potrebbe trovare collocamento buon numero di famiglie di contadini nostri per impiantare vigneti e per la cultura intensiva. Quest'ultima constatazione gli occorse anche di fare nel *Natal*, che fu pure da lui visitato.

III. — Sanzione giudiziaria.

§ 1. — Contravvenzioni.

Dal 2 settembre 1901 al 31 dicembre 1902 furono denunciate all'autorità giudiziaria, come colpevoli di infrazioni alla legge e al regolamento sull'emi-

(1) — Delle condizioni presenti dell'Isola di Cuba (*Bollettino* n. 9, anno 1902).
Della Virginia dell'Est (Stati Uniti) rispetto alla colonizzazione (*Bollettino* n. 11, anno 1902).
Delle condizioni del Canadà rispetto all'immigrazione italiana (*Bollettino* n. 4, anno 1903).
Istituti di Patronato dell'emigrazione italiana negli Stati Uniti (*Bollettino* n. 4, anno 1903).
La Colonizzazione e le colonie italiane nel Messico (*Bollettino* n. 6, anno 1903).

grazione, 942 persone, delle quali 143 vettori di emigranti, 221 rappresentanti di vettori e 578 privati, come apparisce dal prospetto che segue:

	CONTRAVVENTORI						
	denunciati				giudicati		
	in totale	divisi secondo che erano: vettori di emigranti	rappresentanti di vettori	privati (agenti clandestini)	in totale	prosciolti	condannati
Dal 2 settembre al 31 dicembre 1901 . .	56	11	10	35	19	9	10
Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902 . .	886	132	211	543	313	179	134
Totale . .	942	143	221	578	332	188	144

I vettori sono il più delle volte denunciati per avere i loro piroscafi impiegato nel viaggio un numero di giorni maggiore di quello indicato nel biglietto d'imbarco, o per aver ecceduto il limite massimo stabilito dalla legge per le fermate nei porti di scalo; talvolta per aver trascurato di far ricevere da propri incaricati gli emigranti nelle stazioni dei porti d'imbarco e di farli condurre negli alberghi e nelle locande autorizzate dai prefetti, o per trattamento a bordo non conforme alle disposizioni del regolamento; più di rado per essersi valsi dell'opera di mediatori che non erano loro rappresentanti debitamente riconosciuti, ecc.

Le infrazioni commesse dai rappresentanti di vettori consistono generalmente nel percepire da emigranti compensi che non sono loro dovuti, oltre il nolo, nel vincolarli con anticipazioni pecuniarie e nel compiere operazioni di emigrazione, sia per conto di vettori che non sono autorizzati a rappresentare, sia fuori della circoscrizione loro assegnata.

Infine i privati che si rendono colpevoli di trasgressioni in materia di emigrazione sono, per la maggior parte, agenti clandestini, che operano per conto di agenzie svizzere, arruolando emigranti in Italia e inviandoli a prendere imbarco in porti esteri, specialmente francesi. Spesso si tratta altresì di rap-

presentanti di vettori, i quali seguitano ad agire, anche quando ne sia stata loro tolta la facoltà o perchè sottoposti a procedimento penale, o per altri motivi.

Un fatto degno di nota è che sono divenute via via più rare le contravvenzioni alle disposizioni di legge intese ad impedire l'incetta dei minorenni a scopo di sfruttamento e la loro emigrazione clandestina. Quasi tutte le contravvenzioni di questo genere rimontano al primo periodo dell'applicazione della legge sull'emigrazione, il che sembra dimostrare come abbiano avuto effetto i provvedimenti presi dal Commissariato e la maggiore vigilanza esercitata ora nelle provincie ove quel traffico immorale era più diffuso.

Dei 942 imputati denunciati, solo 332 furono giudicati, o, per dir meglio, solo per 332 si conosce l'esito del giudizio, giacchè è evidente che la sproporzione fra il numero delle denuncie e quello dei giudizii non può dipendere soltanto dal lungo intervallo che corre generalmente fra la denuncia e il giudizio, ma deve anche attribuirsi al fatto che le Autorità giudiziarie non ottemperano sempre alla disposizione dell'articolo 31 della legge, il quale prescrive che copia delle ordinanze e delle sentenze per reati in materia di emigrazione debba essere trasmessa al Ministero degli affari esteri. Ad assicurare l'esatta osservanza di questa disposizione di legge, il Ministero di grazia e giustizia, in seguito a preghiera del Commissariato, ha inviato un'apposita circolare alle Autorità giudiziarie.

Circa l'esito dei giudizi si sono avute 188 sentenze di proscioglimento e 144 di condanna; la quale sproporzione dipende in parte dalla difficoltà di raccogliere le prove a carico dei contravventori, in parte dalla incertezza che si verifica d'ordinario nel primo periodo d'applicazione di una legge ed in parte anche da denunzie infondate, fatte, soventi, da privati per gelosia di mestiere o per altre competizioni locali.

Giova infine rilevare che le pene inflitte ai condannati sono quasi sempre lievissime: di rado accade che esse oltrepassino poche lire di ammenda o pochi giorni di arresto, anche quando gli imputati furono ritenuti colpevoli non di una sola ma di più contravvenzioni.

§ 2. — Controversie dinanzi alle Commissioni arbitrali.

Le *Commissioni arbitrali* previste dall'articolo 27 della legge sono state costituite regolarmente in tutte le provincie del Regno.

Diversi dubbi furono sollevati circa la costituzione di queste Commissioni e il loro funzionamento.

Così si è chiesto se i due membri eletti dal Consiglio provinciale dovessero far parte di questo consesso. Il Commissariato ha escluso tale limita-

zione, perchè non stabilita dalla legge, nè dal regolamento, e contraria ai precedenti legislativi, e perchè non opportuna, potendo riuscire utile che eventualmente siano chiamati a far parte delle Commissioni giuristi estranei ai Consigli provinciali.

Si chiese anche se, in caso d'impedimento, di rinunzia o d'incompatibilità di un membro eletto dal Consiglio provinciale si potesse provvedere alla nomina del supplente. Il Commissariato ammise questa nomina, non essendo essa esclusa dalla legge, ed anzi in armonia con lo scopo cha essa si propone, che è di ottenere una maggiore sollecitudine nei giudizi. S'intende che i supplenti debbono essere nominati dai Consigli provinciali o dalla Deputazione con deliberazioni di urgenza, e che debbono limitarsi a prestare le loro funzioni fino a che dura l'impedimento dell'altro membro.

I dubbi circa il funzionamento delle Commissioni e specialmente circa la procedura da seguire furono svariati e vennero risoluti tutti secondo i principî del diritto giudiziario comune, in quanto era conciliabile con l'indole speciale delle Commissioni. Non si mancò di raccomandare che si cercasse di rendere possibile lo svolgimento delle controversie in contradittorio, ciò che avvenne nel maggior numero dei casi. Si fece quindi avvertenza di non notificare agli emigranti gli atti nel domicilio presunto, presso la Prefettura, se non nei casi in cui s'ignorasse il domicilio reale.

I ricorsi presentati alle Commissioni arbitrali nel decorso anno ascendono a 180; dei quali 34 sono stati accolti, 28 respinti, 22 sono stati esauriti per via di transazione, di recesso o in altro modo e 96 sono tuttavia pendenti, come apparisce dal prospetto che pubblichiamo in fondo a questa relazione (allegato *f*).

Le Commissioni nel decidere le controversie si sono trovate di fronte a questioni importanti di diritto e a difficoltà materiali per il modo in cui erano redatti i reclami. In ogni caso però sono state osservate le necessarie garanzie nell'interesse delle parti, pur procedendosi alla definizione dei giudizi con la maggior sollecitudine.

La semplicità delle forme procedurali, l'assoluta gratuità di tutti gli atti del giudizio e l'istruttoria compiuta d'ufficio hanno reso più accessibili questi speciali tribunali agli emigranti, i quali vi hanno fatto spesso ricorso; mentre le Commissioni istituite dalla legge del 1888 avevano funzionato pochissime volte.

Come è noto, l'articolo 24 della legge attribuisce ai vettori l'obbligo del risarcimento dei danni subìti dagli emigranti respinti dai paesi d'immigrazione, se i vettori stessi conoscevano prima della partenza le circostanze che avrebbero determinato la reiezione dell'emigrante.

Ora quasi tutti i ricorsi tendono appunto ad ottenere risarcimenti per

reiezioni di emigranti dagli Stati Uniti. E siccome le leggi d'immigrazione di quella Repubblica non hanno disposizioni tassative circa le condizioni di ammissione, ma stabiliscono solo delle norme generali, lasciando una certa latitudine ai Commissari della immigrazione nell'applicarle, così le Commissioni, per giudicare, hanno dovuto stabilire quale grado di diligenza debbano usare i vettori nell'esercizio della loro industria. Si nota quindi, nelle sentenze, qualche incertezza e divergenza di vedute nell'apprezzamento della responsabilità dei vettori e dei diritti degli emigranti. Tuttavia ve ne sono state alcune notevoli per il modo con cui sono poste e risolute le questioni di diritto.

Le sentenze, come è noto, sono inappellabili ed esecutive appena notificate. Anche in questo punto le disposizioni della nuova legge si sono dimostrate molto più efficaci di quelle della legge del 1888, che dichiarava bensì inappellabili le sentenze delle Commissioni arbitrali, ma richiedeva per l'esecutorietà che fossero depositate nella cancelleria della Pretura e fossero munite del decreto dal Pretore.

Ciò importava che le parti soccombenti potevano impugnare, con giudizio di doppio grado, il decreto del pretore e a questo modo alle sentenze si toglieva quella immediata esecutorietà che è uno dei benefici della nuova legge.

Per assicurare poi la prontezza e la facilità dell'esecuzione delle sentenze. la legge ha stabilito che le somme al cui pagamento sono condannati i vettori possano essere prelevate dalla cauzione con decreto del Commissariato. Prima però di ricorrere a questo mezzo coattivo il Commissariato ha invitato i vettori a pagare volontariamente le somme cui erano condannati, ed essi hanno sempre corrisposto all'invito; cosicchè nessun caso di prelevamento dalle cauzioni si è finora verificato.

Il Commissariato ha avuto cura altresì di far pervenire, a mezzo dei Consoli, le somme liquidate a favore di emigranti residenti in paesi esteri.

Come per i Comitati mandamentali e comunali, così anche per le Commissioni arbitrali si è presentata la difficoltà delle spese di cancelleria, di copiatura, riguardo alle quali nulla dispone la legge, nè il regolamento; e la difficoltà dà luogo qui a inconvenienti assai più gravi, in quanto è causa di ritardi nel corso dei giudizi e nella esecuzione delle sentenze.

In talune Prefetture, come, ad esempio quella di Napoli, il lavoro delle Commissioni arbitrali è venuto assumendo proporzioni ragguardevoli, tantochè i Prefetti hanno dovuto far presente che, non potendo il personale ordinario d'ufficio attendervi con la necessaria sollecitudine, le citazioni, le notificazioni, e sopratutto la copia e la spedizione delle sentenze subiscono ritardi con danno evidente degli emigranti.

Il Commissariato ha cercato di ovviare di volta in volta a questo inconveniente, autorizzando in taluni casi la copia delle sentenze in via straordinaria ed accordando, per tale lavoro, qualche gratificazione. Ma se non si provvede in modo normale con opportune disposizioni della legge e del regolamento, si renderà sempre più difficile ottenere nell'andamento di questo servizio quella regolarità e prontezza che la legge si è prefissa.

IV. — Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903.

Diamo notizia del numero degli emigranti partiti per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903 dai porti di Genova, Napoli e Palermo, e da quello di Havre, dove la " Compagnie Générale Transatlantique „ ha facoltà d'imbarcare emigranti italiani diretti agli Stati Uniti.

Questi dati sono desunti dai registri di contabilità del Commissariato nei quali si prende nota dei versamenti eseguiti dai vettori delle tasse prescritte dalla legge per ogni emigrante.

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta dàl 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903 dai porti di Genova, Napoli, Palermo, Hâvre, etc. secondo i registri di contabilità del Commissariato.

MESE	Porto d'imbarco	Numero degli emigranti diretti: al Plata	nel Brasile	negli Stati Uniti	nell'America Centrale	nei Paesi del Pacifico	nell'Australia	Totale	Totale generale	Ammontare della tassa pagata
Gennaio 1902	Genova	3,038	5,017	446	56	14	»	8,571	16,679	116,373
	Napoli	268	755	6,364	»	»	»	7,387		
	Palermo	»	»	132	»	»	»	132		
	Hâvre	»	»	589	»	»	»	589		
Febbraio 1902	Genova	2,502	4,171	933	69	47	62	7,784	22,362	165,996
	Napoli	»	4	13,476	»	»	»	13,480		
	Palermo	»	»	191	»	»	»	191		
	Hâvre	»	»	850	»	»	»	850		
	Portoferraio	»	»	»	»	57	»	57		
Marzo 1902	Genova	1,684	3,045	1,432	50	7	»	6,218	32,769	243,222
	Napoli	»	960	23,510	»	»	»	24,470		
	Palermo	»	»	579	»	»	»	579		
	Hâvre	»	»	1,502	»	»	»	1,502		
Aprile 1902	Genova	1,740	1,103	2,434	65	25	»	5,367	31,470	240,418
	Napoli	»	391	22,635	»	»	»	23,026		
	Palermo	»	»	1,291	»	»	»	1,291		
	Hâvre	»	»	1,786	»	»	»	1,786		
Maggio 1902	Genova	2,280	390	994	79	13	»	3,756	33,755	253,946
	Napoli	»	227	27,480	»	»	»	27,707		
	Palermo	»	»	1,118	»	»	»	1,118		
	Hâvre	»	»	1,174	»	»	»	1,174		
Giugno 1902	Genova	1,001	520	715	46	»	»	2,282	15,262	111.986
	Napoli	»	205	11,993	»	»	»	12,198		
	Palermo	»	»	294	»	»	»	294		
	Hâvre	»	»	488	»	»	»	488		
Luglio 1902	Genova	1,199	501	623	»	17	»	2,340	11,209	80,348
	Napoli	»	472	6,995	»	»	»	7,467		
	Palermo	»	»	885	»	»	»	885		
	Hâvre	»	»	517	»	»	»	517		
Agosto 1902	Genova	1,138	384	583	1	»	»	2,106	12,112	87,766
	Napoli	99	243	8,842	»	»	»	9,184		
	Palermo	»	»	»	»	»	»	»		
	Hâvre	»	»	822	»	»	»	822		

MESE	Porto d'imbarco	Numero degli emigranti diretti: al Plata	nel Brasile	negli Stati Uniti	nell'America Centrale	nei Paesi del Pacifico	nell'Australia	Totale	Totale generale	Ammontare della tassa pagata
Settembre 1902.	Genova. . .	2,581	664	717	»	22	»	3,984	20,009	145,212
	Napoli . . .	»	412	11,341	»	»	»	11,753		
	Palermo . .	»	»	3,254	»	»	»	3,254		
	Hâvre . . .	»	»	1,018	»	»	»	1,018		
Ottobre 1902 . .	Genova . . .	6,284	996	1,337	26	18	»	8,661	25,149	182,636
	Napoli . . .	»	1,141	12,993	»	»	»	14,134		
	Palermo . .	»	»	970	»	»	»	970		
	Hâvre . . .	»	»	1,384	»	»	»	1,384		
Novembre 1902.	Genova. . .	5,866	959	838	39	20	»	7,722	19,791	144,386
	Napoli . . .	»	629	8,955	28	»	»	9,612		
	Palermo . .	»	»	1,286	»	»	»	1,286		
	Hâvre . . .	»	»	1,171	»	»	»	1,171		
Dicembre 1902 .	Genova . . .	2,220	541	614	53	21	»	3,449	11,667	84,586
	Napoli . . .	200	221	6,206	3	»	»	6,630		
	Palermo . .	»	»	931	»	»	»	931		
	Hâvre . . .	»	»	657	»	»	»	657		
Gennaio 1903 . .	Genova . . .	1,924	662	518	40	19	»	3,163	14,104	106,090
	Napoli . . .	»	292	8,554	10	»	»	8,856		
	Palermo . .	»	»	1,362	»	»	»	1,362		
	Hâvre . . .	»	»	723	»	»	»	723		
Febbraio 1903 .	Genova . . .	1,408	450	1,339	32	13	»	3,242	23,994	185,792
	Napoli . . .	»	225	18,801	2	»	»	19,028		
	Palermo . .	»	»	527	»	»	»	527		
	Hâvre . . .	»	»	1,197	»	»	»	1,197		
Marzo 1903 . . .	Genova . . .	1,929	920	1,642	34	20	»	4,545	40,652	314,848
	Napoli . . .	»	267	31,745	32	»	»	32,044		
	Palermo . .	»	»	2,084	»	»	»	2,084		
	Hâvre . . .	»	»	1,979	»	»	»	1,979		
Aprile 1903. . .	Genova . . .	1,693	679	2,311	34	29	»	4,746	38,608	294,124
	Napoli . . .	111	117	29,866	17	»	»	30,111		
	Palermo . .	»	»	1,905	»	»	»	1,905		
	Hâvre . . .	»	»	1,846	»	»	»	1,846		

11

Mese	Numero degli emigranti diretti: al Plata	nel Brasile	negli Stati Uniti	nell'America Centrale	nei Paesi del Pacifico	nell'Australia	Totale generale	Ammontare della tassa pagata
Totale per mesi								
Gennaio 1902	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio »	2,502	4,175	15,450	69	104	62	22.362	165 996
Maizo »	1,684	4,005	27.023	50	7	»	32,769	248,222
Aprile »	1,740	1,494	28,146	65	25	»	31,470	240,418
Maggio »	2,280	617	30,766	79	13	»	33,755	253,946
Giugno »	1.001	725	13,490	46	»	»	15,262	111.986
Luglio »	1.199	973	9,020	»	17	»	11,209	80.348
Agosto »	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112	87.766
Settembre »	2,581	1,076	16.330	»	22	»	20,009	145,212
Ottobre »	6,284	2,137	16,684	26	18	»	25,149	182,636
Novembre »	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,386
Dicembre »	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880
Gennaio 1903	1,924	954	11,157	50	19	»	14,104	106,090
Febbraio »	1.408	675	21,864	34	13	»	23,904	185,792
Marzo »	1.929	1,187	37,450	66	20	»	40,652	314,348
Aprile »	1.804	796	35,928	51	29	»	38,608	294.124
Totale dal 1° gennaio al 30 aprile 1903	7,065	3,612	106,399	201	81	»	117,358	900,851

ALLEGATI

Allegato A.

Movimento delle corrispondenze del Commissariato dell'emigrazione.

MESI	Lettere		Telegrammi		Totale delle corrispondenze in arrivo e in partenza	Media giornaliera delle corrispondenze
	in arrivo	in partenza	in arrivo	in partenza		
1902						
Gennaio	1,320	825	79	81	2,305	74
Febbraio	1,471	1,227	67	66	2,831	101
Marzo	2,005	1,353	82	95	3,535	114
Aprile	1,994	2,482	94	126	4,696	157
Maggio	1,947	1,871	62	66	3,946	127
Giugno	1,740	1,638	55	63	3,496	117
Luglio	1,669	1,186	63	66	2,984	96
Agosto	1,553	1,010	62	71	2,696	87
Settembre	1,212	1,383	71	76	2,742	91
Ottobre	1,533	1,354	51	50	2,988	96
Novembre	1,379	1,112	50	62	2,603	87
Dicembre	1,438	1,124	50	76	2,688	87
Totale anno 1902	19,261	16,565	786	898	37,510	103
1903						
Gennaio	1,640	1,183	68	60	2,951	96
Febbraio	1,352	1,306	79	96	2,833	101
Marzo	1,727	1,356	132	149	3,364	109
Aprile	1,705	1,661	79	63	3,508	117
Dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903	25,685	22,071	1,144	1,266	50,166	104

Allegato B.

Consiglio dell'emigrazione.

1. Luzzatti prof. Luigi, deputato al Parlamento, presidente;

2. Pantano dott. Edoardo, deputato al Parlamento;

3. Bodio comm. Luigi, senatore del Regno, commissario generale della emigrazione, delegato del Ministero degli affari esteri;

4. Buonerba comm. Salvatore, ispettore generale di pubblica sicurezza, delegato del Ministero dell'interno;

5. Mortara comm. Augusto, ispettore generale, delegato del Ministero del tesoro;

6. Gambetta cav. Federico, direttore capo di divisione, delegato del Ministero della Marina;

7. Grossi prof. avv. Vincenzo, professore nella Scuola diplomatica coloniale presso la R. Università di Roma, delegato del Ministero della istruzione pubblica:

8. De' Negri comm. Carlo, direttore generale della Statistica, delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

9. Astorri Giulio (direttore dell'Unione cooperativa editrice), delegato della Lega nazionale delle Società cooperative italiane;

10. Barzilai avv. Salvatore, deputato al Parlamento, delegato delle principali Società di mutuo soccorso stabilite nelle più importanti città marittime del Regno.

11. Miraglia comm. Nicola, direttore generale del Banco di Napoli.

12. Montemartini prof. Giovanni, direttore dell'ufficio del lavoro.

Allegato C.

Comitato permanente del Consiglio della emigrazione.

1. Luzzatti prof. Lutgi, deputato al Parlamento;

2. Pantano dott. Edoardo, deputato al Parlamento;

3. Mortara comm. Augusto, ispettore generale al Ministero del tesoro.

Allegato D.

Commissione permanente di vigilanza sul fondo per l'emigrazione nominata dai due rami del Parlamento.

1. Luzzatti prof. Luigi, deputato al Parlamento, presidente;

2. Adamoli comm. Giulio, senatore del Regno;

3. Candiani ammiraglio Camillo, senatore del Regno;

4. Odescalchi principe Baldassare, senatore del Regno;

5. Morandi comm. Luigi, deputato al Parlamento;

6. Pantano dott. Edoardo, deputato al Parlamento.

Allegato E.

Elenco dei piroscafi in servizio di emigrazione.

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	Tonnellaggio lordo	Velocità alle prove (1)	Numero dei posti: Per passeggieri di 1ª e 2ª classe	Numero dei posti: Per emigranti
Navig. Gen. Italiana . . .	Archimede.	Italiana	1881	2,853	*13.68	48	807
Id.	Etruria	Id.	1894	2,980	12.20	50	481
Id.	Liguria	Id.	1901	5,127	*15.41	56	1,184
Id.	Lombardia	Id.	1901	5,127	*15.06	58	1,212
Id.	Manilla	Id.	1873	3,910	*14.55	66	1,179
Id.	Marco Minghetti . . .	Id.	1876	2,488	*14.13	24	842
Id.	Orione	Id.	1883	4,161	*14.80	120	733
Id.	Perseo.	Id.	1883	4,158	*14.88	120	733
Id.	Piemonte	Id.	1895	2,490	12.40	58	618
Id.	Regina Margherita . .	Id.	1884	3,577	*16.76	117	706
Id.	Sardegna	Id.	1901	5,603	*15.00	80	1,178
Id.	Sicilia	Id.	1901	5,603	*15.06	123	1,090
Id.	Sirio.	Id.	1883	4,141	*15.86	120	733
Id.	Umbria	Id.	1902	5 260	14 75	87	1,016
Id.	Washington	Id.	1880	2,833	*13.13	87	957
La Veloce	Centro America	Italiana	1897	3,521	*13.15	182	691
Id.	Città di Genova. . . .	Id.	1882	3,918	11.94	46	1,215
Id.	Città di Milano	Id.	1897	4,040	13.05	40	1,149
Id.	Città di Napoli	Id.	1871	4,125	13.03	»	1,368
Id.	Città di Torino	Id.	1897	4,040	13.26	40	1,432
Id.	Duca di Galliera . . .	Id.	1884	4,304	*13.58	206	784
Id.	Duchessa di Genova .	Id.	1884	4,304	*13.19	200	924
Id.	Las Palmas.	Id.	1886	1,861	12.09	56	709
Id.	Nord America.	Id.	1882	4,825	11.00	90	1,217
Id.	Savoia.	Id.	1897	5,278	17.33	194	737
Id.	Venezuela.	Id.	1898	3,531	14.41	160	685

(1) Le prove di velocità sono regolate dalle disposizioni dell'art. 96 del regolamento sull'emigrazione. Si noti che la velocità mantenuta in viaggio è spesso diversa da quella ottenuta alle prove.

N.B. — Le cifre segnate con asterisco indicano una velocità non desunta dalle *prove di velocità*, bensì da altre prove.

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti Per passeggieri di 1ª e 2ª classe	NUMERO dei posti Per emigranti
Italia	Antonina	Tedesca	1898	4,010	13.00	50	782
Id.	La Plata	Id.	1898	4,007	12.80	28	772
Id.	Ravenna	Italiana	1901	4,252	12.85	42	1,259
Id.	Toscana	Id.	1900	4,252	12.90	42	1,242
La Ligure Brasiliana	Colombo	Italiana	1873	2,469	11.66	103	447
Id.	Minas	Id.	1891	2,964	12.28	26	1,077
Id.	Re Umberto	Id.	1892	3,164	12.43	60	791
Id.	Rio Amazonas	Id.	1891	3,171	12.13	34	925
Ottavio Zino	Attività	Italiana	1869	2,473	11.54	6	839
Id.	Equità	Id.	1885	3,369	11.53	»	1,125
Saviotti Ercole	Balilla	Italiana	1888	2,746	11.60	»	1,061
Id.	Regina Elena	Id.	1889	2,774	12.25	23	768
Rossi Giacomo	San Gottardo	Italiana	1884	2,532	12.01	»	1,123
Società Anonima Genovese	Governor	Italiana	1881	2,677	11.90	22	500
Transports Maritimes à vapeur	Algérie	Francese	1901	4,315	*13.17	138	837
Id.	Aquitaine	Id.	1891	3,399	13.01	62	812
Id.	Espagne	Id.	1891	4,109	*13.06	138	833
Id.	France	Id.	1897	4,268	13.60	60	832
Id.	Italie	Id.	1895	4,198	*13.05	128	770
Id.	Les Alpes	Id.	1882	4,163	13.06	52	1,164
Id.	Les Andes	Id.	1882	4,163	12.19	32	1,192
Id.	Nivernais	Id.	1882	2,601	11.99	»	894
Id.	Orléanais	Id.	1882	2,601	11.90	»	958
Id.	Provence	Id.	1884	4,075	13.08	142	835
Hamburg Amerika Linie	Auguste Victoria	Tedesca	1889	8,479	*17.87	620	632
Id.	Belgravia	Id.	1899	10,982	13.36	»	2,161
Id.	Columbia	Id.	1889	7,241	*18.29	240	624
Id.	Fürst Bismark	Id.	1891	8,430	*17.79	410	773
Id.	Georgia	Id.	1891	3,143	12.45	»	554
Id.	Moltke	Id.	1901	12,335	*15.17	498	806
Id.	Palatia	Id.	1894	7,325	14.25	158	1,691

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti	
						Per passeggieri di 1ª e 2ª classe	Per emigranti
Hamburg Amerika Linie.	Phoenicia	Tedesca	1894	7,412	14.03	150	1,540
Id.	Scotia	Id.	1890	2,557	12.20	»	510
Id.	Sicilia	Id.	1890	2,922	12 14	»	445
Transatlantica di Barcellona.	Buenos Aires	Spagnola	1888	5,322	14.82	143	553
Id.	Leon XIII	Id.	1888	4.686	13 50	152	408
Id.	Manuel Calvo	Id.	1892	5,475	*13.00	146	593
Id.	Montevideo	Id.	18·8	5,188	*13.00	172	482
Id.	Montserrat	Id.	1889	4.390	13.79	182	394
Id.	P. de Satrustegni	Id.	1890	4,710	12.60	193	538
Norddeutscher Lloyd	Gera	Tedesca	1890	5.005	13.99	59	1.555
Id.	Hohenzollern	Id.	1889	6,661	*13.47	426	767
Id.	Kaiserin M. Theresia	Id.	1899	8,286	17.10	300	681
Id.	König Albert	Id.	1899	10,643	16.03	160	1,985
Id.	Lahm	Id.	1887	5,350	*16.97	246	802
Id.	Neckar	Id.	1900	9,835	*13.46	119	2,731
Id.	Prinzess Irene	Id.	1900	10,881	17.48	224	2,082
Id.	Trave	Id.	1886	5,820	16.20	184	765
Id.	Weimar	Id.	1891	4,906	13 81	57	1,555
Anglo Italiana	Algeria	Inglese	1891	4,510	15 58	14	1,329
Id.	Bolivia	Id.	1873	3,599	12 76	30	1,156
Id.	Calabria	Id.	1901	4,376	14.04	14	1,359
Id.	California	Id.	1872	3,113	12.66	22	423
Id.	Hesperia	Id.	1882	2,994	11.70	»	688
Id.	Perugia	Id.	1901	4.318	13.60	14	1,337
Id.	Victoria	Id.	1872	3,358	12.10	12	1,119
La Patria	Gallia	Francese	1883	4,248	13 98	12	1,183
Id.	Germania	Id.	1903	5,253	17.78	42	1,420
Id.	Massilia	Id.	1891	3,229	11 83	12	1,124
Id.	Neustria	Id.	1883	2,962	13 18	6	979
Id.	Patria	Italiana	1882	3,878	13.44	16	1.150
Id.	Roma	Francese	1901	5,283	17.10	66	1,373

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti — Per passeggieri di 1ª e 2ª classe	NUMERO dei posti — Per emigranti
Dominion Line	Cambroman	Inglese	1892	5,517	14.95	112	796
Id.	Commonwealth	Id.	1900	12,097	*15.26	244	1,906
Id.	New England	Id.	1898	11,394	*15.30	119	1,707
Id.	Vancouver	Id.	1884	5,231	15.06	58	1,229
Fornari Giuseppe.	Neapolitan Prince. . .	Inglese	1889	2,900	14.75	»	1,050
Id.	Sicilian Prince	Id.	1889	2,964	14.26	»	1,019
Id.	Spartan Prince	Id.	1897	3,299	12.37	»	1,076
Id.	Trojan Prince.	Id.	1896	3,273	12.30	»	1,089
Compagnie Générale Transatlantique.	La Bretagne	Francese	1885	7,302	»	»	»
Id.	La Champagne	Id.	1886	7,277	»	»	»
Id.	La Gascogne	Id.	1886	7,630	»	»	»
Id.	La Lorraine.	Id.	1900	11,869	»	»	»
Id.	La Navarre	Id.	»	»	»	»	»
Id.	L'Aquitaine	Id.	1890	9,060	»	»	»
Id.	La Savoie.	Id.	1901	11,884	»	»	»
Id.	La Touraine	Id.	1891	9,132	»	»	»

ALLEGATO F.

Ricorsi presentati alle Commissioni arbitrali per l'emigrazione ed esauriti durante l'anno 1902.

COMMISSIONI arbitrali	RICORSI					
	presentati	esauriti				rimasti pendenti
		in totale	accolti	respinti	terminati in altro modo (transazione, prescrizione ecc.)	
Ancona	5	4	3	»	1	1
Aquila	4	4	3	»	1	»
Ascoli Piceno	14	13	10	»	3	1
Avellino	3	3	»	2	1	»
Benevento	6	»	»	»	»	6
Caltanissetta	1	1	1	»	»	»
Campobasso	5	5	»	2	3	»
Caserta	16	11	1	5	5	5
Catania	2	»	»	»	»	2
Catanzaro	2	1	»	1	»	1
Chieti	3	3	»	3	»	»
Como	1	»	»	»	»	1
Girgenti	3	1	»	»	1	2
Lecce	1	»	»	»	»	1
Lucca	1	»	»	»	»	1
Macerata	2	»	»	»	»	2
Massa e Carrara	1	1	»	»	1	»
Messina	12	11	8	3	»	1
Napoli	41	12	1	8	3	29
Palermo	19	5	3	1	1	14
Pavia	1	1	1	»	»	»
Pesaro e Urbino	1	1	1	»	»	»
Potenza	2	2	1	»	1	»
Reggio Calabria	4	3	»	3	»	1
Roma	1	1	1	»	»	»
Sondrio	1	1	»	»	1	»
Teramo	27	»	»	»	»	27
Vicenza	1	»	»	»	»	1
Totale	180	84	34	28	22	96

STATISTICA DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA avvenuta nell'anno 1902.

La direzione generale della statistica (Ministero di agricoltura e commercio) ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, il giorno 22 giugno 1903, n. 145, il sunto della statistica dell'emigrazione all'estero, tanto della periodica o temporanea, quanto della permanente, per l'anno 1902, in attesa di pubblicare il consueto volume della statistica annuale colle notizie particolareggiate per ogni comune.

Crediamo opportuno di riprodurre qui appresso il testo medesimo colle avvertenze che lo precedono, le quali riguardano specialmente i metodi di rilevamento e di riscontro fra le notizie attinte alle diverse sorgenti e che rappresentano momenti diversi del movimento dell'emigrazione.

Statistica dell'emigrazione italiana avvenuta nell'anno 1902.

L'emigrazione italiana è di due specie: l'una *periodica* o *temporanea* e l'altra *propria* o *permanente*; la prima si compone delle persone che vanno all'estero in cerca di lavoro, e generalmente nelle stagioni in cui non trovano proficua occupazione nel loro paese, col divisamento di non rimanere a lungo lontano; la seconda di quelle che espatriano per un tempo indefinito, in cerca di stabile collocamento.

Per compilare la statistica dell'emigrazione si ricorre a varie fonti, i dati delle quali servono di riscontro gli uni agli altri, benchè non possano coincidere tra loro, corrispondendo a momenti diversi del fatto che si vuole rappresentare.

La fonte principale sono i registri dei passaporti, e, sussidiariamente, la notorietà. I Sindaci e le Autorità di pubblica sicurezza, per poter distinguere gli emigranti dai semplici viaggiatori, prima di rilasciare il passaporto, s'informano se essi si recano all'estero per cercarvi lavoro (sia temporaneamente, sia a tempo indeterminato), ovvero per diporto, per affari, per ragioni di studio, ecc.

Questi ultimi appartengono generalmente alle classi agiate, e pagano una tassa per ottenere il passaporto, che, per contro, viene rilasciato gratuitamente agli altri, i quali costituiscono quasi la totalità dei nostri emigranti. Oltre a ciò, le Autorità politiche locali procurano di aver notizia delle persone che si allontanano dal paese per andare all'estero senza regolare passaporto, perchè renitenti alla leva o per altri motivi.

Nell'anno 1902 l'emigrazione permanente, quale venne indicata dai Sindaci e dalle Autorità di pubblica sicurezza, fu di 245,217 persone e la temporanea fu di 286,292 e in complesso di 531,509 persone.

Nell'anno 1901 si erano contate 251,577 persone in emigrazione permanente e 281,668 in emigrazione temporanea; in totale 533,245 persone.

Nel 1902 l'emigrazione permanente sarebbe dunque diminuita di 6360 individui, rispetto a quella dell'anno precedente, e la temporanea sarebbe aumentata di 4624.

I 245,217 individui che appartenevano all'emigrazione permanente si dividevano per sesso in 190,540 (77 su 100) maschi e in 54,677 femmine (23 su 100) e per età in 213,452 (87 su 100) al di sopra di 14 anni compiti e in 31,765 (13 su 100) che non avevano oltrepassato quell'età.

I 286,292 individui emigrati temporaneamente si dividevano per sesso in 249,269 (87 su 100) maschi e in 37,023 (13 su 100) femmine e per età in 269,896 (94 su 100) al di sopra di 14 anni compiti e 16,396 (6 su 100) che non avevano superato quell'età.

Per tutte due le forme d'emigrazione il movimento più forte è avvenuto nel primo trimestre dell'anno.

Considerando gli emigranti rispetto alla professione esercitata in patria, si trova che, tanto nell'emigrazione propria, quanto in quella temporanea, i contingenti più numerosi sono forniti da lavoratori della terra, da operai ed in generale da addetti a lavori manuali.

Infatti fra i 171,509 emigranti maschi di età superiore a 14 anni v'erano 98,301 agricoltori, 35,322 terraiuoli, 13,344 muratori e 14,478 altri operai od artigiani.

V'erano inoltre 1442 albergatori e trattori, 1400 industriali e commercianti (dedotti gli artigiani), 88 esercenti professioni sanitarie e 991 esercenti altre professioni liberali, 279 pittori e scultori e 142 artisti da teatro.

Quanto alla destinazione, 236,066 domandarono nel 1902 il *nulla osta* per il passaporto al fine di recarsi in altri Stati di Europa, 13,291 dei quali in emigrazione propria e 222,775 in emigrazione temporanea; ed altri 295,443 lo domandarono per recarsi in paesi fuori d'Europa, 231,926 dei quali in emigrazione propria e 63,517 in emigrazione temporanea.

La maggior parte degli emigranti per paesi fuori d'Europa avea dichia-

rato di recarsi in America, e più precisamente 193,772 negli Stati Uniti del Nord, 2,951 nel Canadà, 36,778 nell'Argentina, 40,434 nel Brasile. Va inoltre notato un movimento di 11,771 individui verso paesi della costa settentrionale d'Africa.

Secondo notizie pubblicate dal R. Commissariato dell'emigrazione (*Bollettino* n. 4, 1903) circa l'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta nell'anno 1902, gli emigranti che presero imbarco nei porti italiani di Genova, Napoli e Palermo e in quello francese di Havre, con destinazione agli Stati Uniti del Nord, sarebbero stati in numero di 195,479; quelli per gli Stati Platensi 31,930, per il Brasile 23,988, per l'America centrale 475, pei paesi del Pacifico 311, per l'Australia 62.

Queste cifre differiscono, specialmente per ciò che riguarda l'emigrazione al Brasile, da quelle raccolte dalla Direzione generale della statistica. Queste differenze dipendono da cause molteplici; ne accenniamo le principali:

a) Le due statistiche riguardano momenti diversi del movimento emigratorio; quella della Direzione di statistica è basata pressochè interamente sui *nulla osta* dati dai sindaci pel rilascio dei passaporti, e per soli 4764 casi (nell'emigrazione permanente del 1902) dalla *notorietà* del fatto dell'espatrio; la statistica del R. Commissariato riguarda invece il numero degli *imbarchi avvenuti* nei tre porti italiani già indicati e nel porto di Havre.

Siccome il *nulla osta* si ottiene gratuitamente, così è potuto accadere che alcuni individui, dopo esserselo procurato, abbiano smesso l'idea di emigrare o abbiano ritardato di qualche mese la partenza.

Ciò deve essere avvenuto in particolar modo per gli emigranti che avevano dichiarato di volersi recare al Brasile; poichè, a datare dal 26 marzo 1902, fu sospesa l'emigrazione gratuita per quello Stato. Parecchi individui, i quali si erano già procurato il passaporto per quel paese, non avendo mezzi per fare il viaggio a proprie spese, o non l'effettuarono o cambiarono destinazione. E per far ciò, essi non erano obbligati a rinnovare il passaporto; giacchè, per recarsi in altro Stato americano, bastava che facessero vidimare il passaporto già rilasciato loro dal console di quello Stato;

b) Gli emigranti, prima dell'imbarco, vengono nei nostri porti assoggettati a visita medica e quelli che per il loro stato fisico o per altro motivo, non sarebbero ammessi nei paesi ove intendono emigrare, o che risultino non essere in grado di compiere il viaggio in buone condizioni di salute, non sono ammessi ad imbarcarsi.

Da indagini fatte sui registri compilati nei porti d'imbarco è risultato che nel 1902, fra gli individui i quali intendevano imbarcarsi per il Brasile, 2200 vennero respinti (cioè circa *uno* su *undici* presentatisi alla visita) e di quelli che intendevano partire per gli Stati Uniti ne venne respinto circa *un*

quinto. Per altro non tutti i respinti restano in Italia; molti intraprendono il viaggio più tardi, dopo di essersi messi in condizione di venire accettati.

c) La statistica del regio Commissariato tien conto soltanto degli emigranti italiani che prendono imbarco con biglietto di terza classe nei porti di Genova, Napoli e Palermo o nel porto di Havre con biglietti rilasciati in Italia dalla Compagnia transatlantica, mentre la statistica basata sui passaporti riguarda tutti gli emigranti, qualunque sia il porto italiano od estero nel quale prendono imbarco, e qualunque sia la Società di navigazione che ne assume il trasporto.

Inoltre, in questa seconda statistica sono compresi parecchi medici, sacerdoti ed altri esercenti professioni liberali, pittori, scultori, industriali e commercianti, albergatori ed artisti da teatro, una parte non piccola dei quali probabilmente avrà viaggiato in seconda classe.

d) La statistica del regio Commissariato distingue gli emigranti in America secondo il porto di approdo, e siccome l'Italia ha linee dirette di navigazione soltanto col Plata, col Brasile, cogli Stati Uniti, e con qualche porto dell'America centrale, così gl'Italiani figurano tutti diretti a quei pochi Stati.

Nessuno figura come sbarcato al Paraguay, perchè chi si reca colà, sbarca a Buenos-Ayres e prosegue poi il viaggio con bastimenti di altre linee di navigazione; così pure gl'Italiani che vanno nel Canadà sbarcano a New-York e sono quindi compresi nelle cifre relative agli Stati Uniti.

e) Per le navi che attraversano il canale di Suez, sono dalla legge dell'emigrazione considerati come emigranti soltanto quelli che viaggiano in gruppi di almeno cinquanta persone. Ciò spiega come la statistica del Commissariato non indichi alcun emigrante per la Cina, pel Giappone, per le Indie Inglesi e dia per l'Australia cifre molto più basse di quelle risultanti dalle dichiarazioni dei Sindaci.

f) Finalmente è noto che talvolta i vapori transatlantici prendono a bordo come marinai, camerieri, ecc., persone che intendono emigrare all'estero. Questi individui arruolati come personale di bordo non figurano nella statistica degli emigranti, compilata dal regio Commissariato.

Le circostanze suesposte dànno la spiegazione delle differenze che si riscontrano fra le due statistiche della nostra emigrazione. Non è poi inutile però avvertire, che i dati forniti dai Sindaci circa il numero degli individui che lasciarono il rispettivo Comune d'origine, quantunque siano superiori a quelli raccolti dal regio Commissariato all'atto dell'imbarco, restano al disotto di quelli che risultano dalle statistiche dei paesi d'immigrazione e che si riferiscono al momento dell'arrivo a destinazione. Così, per esempio, nel 1902 risulterebbe che lasciarono il loro Comune, con destinazione agli Stati Uniti

d'America, 193,772 emigranti, ed altri 5,560 per l'America senza distinzione di paese, mentre la statistica americana dà per lo stesso anno 201,266 Italiani arrivati nella Confederazione americana del Nord. Le statistiche compilate dallo Stato Argentino dànno come arrivati nei tre anni 1899-1900-1901, 163,752 Italiani, mentre i Sindaci ne dichiararono partiti dall'Italia per quella destinazione 144,442.

Anche queste differenze dipendono da parecchie cause; anzitutto molti Italiani che avevano lasciato il loro Comune con la intenzione di fermarsi in qualche altro Stato europeo, dopo un soggiorno più o meno lungo in questa prima sede, non trovandovi occupazione sufficientemente rimunerativa, si risolvettero ad abbandonare l'Europa imbarcandosi in porto estero.

In secondo luogo, fra gli Italiani già emigrati in America parecchi passano dal Brasile all'Argentina o agli Stati Uniti o viceversa, secondo la maggiore o minore richiesta di lavoro che vi è nei singoli paesi. E finalmente alcuni Stati segnano come immigrati nel loro territorio individui che vi sbarcano solo temporaneamente per cercarvi il mezzo di trasporto al luogo di loro destinazione definitiva.

Seguono le notizie dell'emigrazione avvenuta nel 1902, separatamente per ciascuna provincia.

Tavola I. — Movimento dell'emigrazione negli anni 1901 e 1902 per provincie e compartimenti.

PROVINCIE e COMPARTIMENTI	Popolazione calcolata al 1° luglio 1902	Emigrazione 1901 Permanente o a tempo indefinito	Emigrazione 1901 Periodica o temporanea	Emigrazione 1901 Totale	Emigrazione 1902 Permanente o a tempo indefinito	Emigrazione 1902 Periodica o temporanea	Emigrazione 1902 Totale
Alessandria	818.457	3.418	919	4,337	3,492	1,228	4,720
Cuneo	639,369	3.292	6,050	9,242	1,725	4.850	6.575
Novara	748,470	1,236	13,774	15,010	1.543	13,469	15.015
Torino	1,132,528	4,976	8.720	13.696	4.476	10,336	14,812
Piemonte	3,338,824	12,922	29.463	42,385	11,239	29,883	41.122
Genova	950,184	4,076	216	4,292	4,576	710	5,286
Porto Maurizio	143,785	151	79	230	121	140	261
Liguria	1,093,969	4.227	295	4,522	4,697	850	5,547
Bergamo	465,462	541	7,440	7.981	460	8,821	9.281
Brescia	543.961	519	3,717	4.236	710	4,258	4,968
Como	585,536	789	10,313	11,102	1,289	11,021	12,310
Cremona	329.863	193	945	1.138	115	868	983
Mantova	313.205	402	1,488	1,890	457	1,422	1,879
Milano	1,472,862	485	2,878	3,363	858	3,597	4 455
Pavia	499,050	2,563	971	3,534	1,963	550	2,513
Sondrio	125,945	969	1,291	2,260	938	7.175	8,113
Lombardia	4,335,884	6,461	29,043	35,504	6,790	37,712	44,502
Belluno	194,366	274	27,133	27,407	710	21,781	22.491
Padova	446,901	549	5,351	5,900	206	3,777	3,983
Rovigo	222.599	1,474	1,472	2,946	1,036	433	1.469
Treviso	415,176	540	8,420	8.960	414	5,776	6.190
Udine	600,372	842	49,448	50.290	926	45,125	46.051
Venezia	404,873	537	2,774	3,311	221	1,983	2,204
Verona	424,642	529	5,271	5.800	533	4.136	4,669
Vicenza	452,232	433	11,889	12 322	757	12,181	12.938
Veneto	3,161,161	5,178	111,758	116,936	4.803	95,192	99,995

Segue Tavola I. — **Movimento dell'emigrazione negli anni 1901 e 1902 per provincie e compartimenti.**

PROVINCIE e COMPARTIMENTI	Popolazione calcolata al 1° luglio 1902	Emigrazione 1901			Emigrazione 1902		
		Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Bologna	532,506	724	4,187	4,911	388	4,409	4 797
Ferrara	275,274	263	440	703	628	346	974
Forlì	283,232	366	3.508	3,874	250	3,596	3,846
Modena	318.801	543	5,970	6,513	924	4,629	5.353
Parma	296,302	381	3,815	4,196	497	3,870	4,367
Piacenza	246.565	1,124	1,462	2,586	1 084	1,318	2,402
Ravenna	236,824	116	1,900	2,016	80	1,273	1,353
Reggio Emilia	276·895	206	3,736	3.942	315	4,036	4,351
Emilia	2,466,399	3,723	25,018	28,741	4,166	23,477	27,643
Arezzo	274,398	787	1,556	2,343	441	1,501	1,942
Firenze	951 820	644	6,424	7,068	436	5,809	6,245
Grosseto	147,515	—	215	215	—	130	130
Livorno	124,045	125	1,834	1,959	140	1,539	1,679
Lucca	322,376	3,433	5,990	9,423	4,658	5,211	9,869
Massa e Carrara	197.970	1,558	3,400	4 958	1,516	3,118	4,634
Pisa	323,836	95	3,340	3.435	—	3,113	3,113
Siena	236,127	486	312	798	121	326	447
Toscana	2,578,132	7,128	23 071	30,199	7,312	20,747	28,059
Ancona	305,026	1,653	1,323	2.976	1,030	1,681	2,711
Ascoli Piceno	248,230	4,586	607	5,193	2,511	264	2,775
Macerata	260,976	4,359	208	4.567	2,715	375	3,090
Pesaro e Urbino	256,537	587	2,547	3,134	1.239	2,532	3,771
Marche	1,070,769	11,285	4,685	15,970	7.495	4,852	12.347
Perugia-*Umbria*	675,256	4,100	4,982	9,082	1,170	4,969	6,139
Roma-*Lazio*	1,225,094	5,690	4,018	9,708	2,824	5,609	8,433
Aquila	400.181	8,737	7,455	16.182	8,381	6,570	14,951
Campobasso	366,973	12,896	—	12.896	15,381	—	15,381
Chieti	373,014	12,884	—	12,884	13 092	—	13,092
Teramo	312,049	16,642	1,317	17,959	5,753	1 015	6,768
Abruzzi e Molise	1,452,217	51,159	8,762	59,921	42,607	7.585	50.192

Segue Tavola I. — **Movimento dell'emigrazione negli anni 1901 e 1902 per provincie e compartimenti.**

PROVINCIE e COMPARTIMENTI	Popolazione calcolata al 1º luglio 1902	Emigrazione					
		1901			1902		
		Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Avellino	403,181	16,538	—	16,538	20,946	—	20,946
Benevento	257,914	5,876	3,372	9,248	3,869	7,841	11,710
Caserta	791,293	9,542	14,009	23,551	10,474	14,036	24,510
Napoli	1,164,394	4,761	4,378	9,139	7,009	2,759	9,768
Salerno	566,148	17,111	—	17,111	17,559	—	17,559
Campania	3,182,930	53,828	21,759	75,587	59,857	24,636	84,493
Bari	840,786	6,304	—	6,304	7,665	—	7,665
Foggia	431,694	4,424	8	4,432	2,036	2,520	4,553
Lecce	720,706	3,452	579	4,031	2,381	573	2,954
Puglie	1,993,183	14,180	587	14,767	12,082	3,093	15,175
Potenza-*Basilicata*	490,705	16,586	—	16,586	14,085	11	14,096
Catanzaro	479,389	16,011	—	16,011	15,060	—	15,060
Cosenza	457,252	9,817	—	9,817	9,031	—	9,031
Reggio Calabria	433,383	5,773	2,836	8,609	8,405	3,422	11,827
Calabria	1,380,224	31,601	2,836	34,437	32,496	3,422	35,918
Caltanissetta	333,476	593	533	1,126	1,577	869	2,446
Catania	718,298	2,054	1,772	3,826	2,419	1,724	4,143
Girgenti	377,022	4,445	—	4,445	4,083	2,552	6,635
Messina	550,899	1,149	8,333	9,482	2,136	9,613	11,749
Palermo	794,882	13,347	155	13,502	17,639	5,056	22,695
Siracusa	435,310	722	1,479	2,201	1,889	421	2,310
Trapani	376,005	1,096	1,040	2,136	3,851	637	4,488
Sicilia	3,585,892	23,406	13,312	36,718	33,594	20,872	54,466
Cagliari	488,791	—	1,653	1,653	—	2,467	2,467
Sassari	312,211	103	426	529	—	915	915
Sardegna	801,062	103	2,079	2,182	—	3,382	3,382
Regno	32,531,044	251,577	281,668	533,245	245,217	286,292	531,509

Segue TAVOLA I. — **Riassunto per compartimenti.**

a) *Cifre effettive*

COMPARTIMENTI	POPOLAZIONE calcolata al 1° luglio 1902	1901			1902			DIFFERENZA nel 1902		
		Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Piemonte	3,338,824	12,922	29,463	42.385	11.239	29.883	41,122	— 1.683	+ 420	— 1.263
Liguria	1,093,969	4,227	295	4,522	4,697	850	5.547	+ 470	+ 555	+ 1,025
Lombardia	4,335.884	6.461	29,043	35,504	6,790	37.712	44,502	+ 329	+ 8,669	+ 8,998
Veneto	3,161,161	5.178	111,758	116,936	4,803	95.192	99,995	— 375	— 16,566	— 16,941
Emilia	2,466,309	3,723	25,018	28,741	4.166	23,477	27,643	+ 443	— 1,541	— 1,098
Toscana	2,578,132	7,128	23,071	30.199	7.312	20,747	28,059	+ 184	— 2.324	— 2,140
Marche	1,070,769	11,285	4.685	15,970	7,495	4,852	12,347	— 3,790	+ 167	— 3.623
Umbria	675,256	4 100	4.982	9,082	1,170	4,969	6,139	— 2,930	— 13	— 2,943
Lazio	1.226,094	5,690	4,018	9,708	2.824	5,609	8,433	— 2,866	+ 1,561	— 1,275
Abruzzi e Molise	1,452,217	51,159	8,762	59.921	42,607	7,585	50,192	— 8,552	— 1,177	— 9,729
Campania	3,182,930	53,828	21,759	75,587	59,857	24,636	84.493	+ 6,029	+ 2.877	+ 8,906
Puglie	1,993,186	14,180	587	14,767	12,082	3,093	15,175	— 2,098	+ 2,506	+ 408
Basilicata	490,705	16,586	»	16,586	14.085	11	14.096	— 2,501	+ 11	— 2,490
Calabrie	1,380.224	31.601	2,836	34.437	32,496	3.422	35,918	+ 895	+ 586	+ 1,481
Sicilia	3,585.892	23,406	13,312	36,718	33,594	20.872	54,466	+ 10,188	+ 7,560	+ 17,748
Sardegna	801,002	103	2,079	2,182	»	3,382	3,382	— 103	+ 1,803	+ 1,200
REGNO	32,831,644	251,577	281,668	533,245	245,217	286,292	531.509	— 6,360	+ 4,624	— 1,736

Segue TAVOLA I. — **Riassunto per compartimenti.**

b) *Cifre proporzionali a* 100.000 *abitanti* (1)

COMPARTIMENTI	1901			1902		
	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Piemonte	389	886	1.275	337	895	1.232
Liguria	391	27	418	429	78	507
Lombardia	150	676	826	156	870	1.026
Veneto	165	3.557	3.722	152	3.011	3.163
Emilia	152	1 021	1.173	169	952	1.121
Toscana	279	902	1.181	283	805	1.088
Marche	1.061	441	1.502	700	453	1.153
Umbria	612	744	1.356	173	736	909
Lazio	472	331	806	230	458	688
Abruzzi e Molise	3.542	606	4.148	2.934	522	3.456
Campania	1.700	687	2.387	1.881	774	2 655
Puglie	720	30	750	603	155	761
Basilicata	3.380	»	3.380	2.878	2	2.872
Calabrie	2.302	203	2.505	2.354	248	2.692
Sicilia	660	376	1.036	937	582	1.519
Sardegna	13	262	275	»	422	422
REGNO	772	865	1.637	747	872	1.619

(1) Le proporzioni per l'anno 1901 furono calcolate sulle cifre della popolazione al 1° luglio 1901 e quelle per l'anno 1902 sulle cifre della popolazione al 1° luglio 1902. Tali cifre di popolazione furono determinate approssimativamente sulla base dell'aumento annuo medio aritmetico accertato fra il censimento del 1° gennaio 1882 e quello del 10 febbraio 1901.

Tavola II. — Movimento generale dell'emigrazione negli anni dal 1876 al 1902

a) *Cifre effettive*

ANNI	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	ANNI	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
1876	19,756	89,015	108,771	1890	104,733	112,511	217,244
1877	21,087	78,126	99,218	1891	175,520	118,111	293,631
1878	18,535	77,733	96,268	1892	107,369	116,298	223,667
1879	40,824	79,007	119,831	1893	124,312	122,439	246,751
1880	37,934	81,967	119,901	1894	105,455	119,868	225,323
1881	41,607	94,225	135,832	1895	169,513	123,668	293,181
1882	65,748	95,814	161,562	1896	183,620	123,862	307,482
1883	68,416	100,685	169.101	1897	165,429	134,426	299,855
1884	58,049	88,968	147,017	1898	126,787	156,928	283,715
1885	77,029	80,164	157,193	1899	131,308	177,031	308,339
1886	85,355	82,474	167,829	1900	153,209	199,573	352,782
1887	127,748	87,917	215,665	1901	251,577	281,668	533,245
1888	195,993	94,743	290,736	1902	245,217	286,292	531,509
1889	113,093	105,319	218,412				

b) *Cifre proporzionali a* 100,000 *abitanti* (1).

ANNI	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	ANNI	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
1876	72	323	395	1890	346	372	718
1877	76	282	358	1891	576	388	964
1878	66	279	345	1892	350	379	729
1879	146	282	428	1893	402	397	799
1880	134	291	425	1894	339	386	725
1881	147	332	479	1895	542	395	937
1882	230	335	565	1896	583	393	976
1883	238	350	588	1807	522	424	946
1884	200	307	507	1898	397	492	889
1885	264	274	538	1899	409	551	960
1886	290	281	571	1900	474	617	1,091
1887	431	297	728	1901	772	864	1,636
1888	657	318	975	1902	747	872	1,619
1889	376	351	727				

(1) Le proporzioni furono calcolate per ciascun anno sulle cifre della popolazione al 1° luglio. Le cifre di popolazione per gli anni interposti fra i censimenti del 1872 e del 1882 e fra quest'ultimo e quello del 1901 furono determinate approssimativamente, supponendo, per brevità di calcolo, che l'aumento di popolazione verificatosi fra il 1° ed il 2° censimento e fra il 2° ed il 3° sia ripartito in ugual misura per ciascun anno corso fra i due censimenti. Per ciò che riguarda la popolazione al 1° luglio degli anni 1901 e 1902, vedasi la nota della pagina precedente.

TAVOLA III. — **Emigranti nel 1902 divisi per sesso e per età; secondo che partirono soli ovvero a gruppi di famiglia, e secondo il periodo dell'anno in cui partirono.**

	Emigranti divisi per sesso e per età					Emigranti classificati secondo che partirono soli ovvero a gruppi di famiglia				Emigranti classificati secondo il periodo dell'anno in cui partirono			
	maschi	femmine	totale	dei quali in età non oltre i 14 anni compiuti		partiti soli		partiti a gruppi di famiglia		I. trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre
Emigrazione:				maschi	femmine	maschi	femmine	maschi	femmine				
Propria	190,540	54,677	245,217	19,031	12,734	136,441	22,576	54,099	32,101	99,662	49,075	46,340	50,140
Temporanea	249,269	37,023	286,292	10,763	5,633	220,211	21,230	29,058	15,793	137,750	68,638	40,892	39,012
Totale	439,809	91,700	531,509	29,794	18,367	356,652	43,806	83,157	47,894	237,412	117,713	87,232	89,152

TAVOLA IV. — **Emigranti nel 1902 di età superiore ai 14 anni compiti, classificati secondo la professione o condizione.**

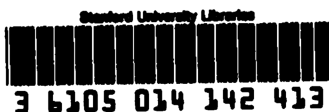
PROFESSIONI E CONDIZIONI	Emigrazione propria M.	Emigrazione propria F.	Emigrazione temporanea M.	Emigrazione temporanea F.
Agricoltori, contadini, ecc.	98,301	22,841	74,110	11,074
Muratori e scalpellini	13,344	1,079	54,792	514
Terraiuoli, braccianti, ecc.	35,322	7,784	81,770	8,310
Artigiani ed operai	14,478	3,665	15,528	4,037
Albergatori, trattori, ecc.	1,442	326	1,124	226
Commercianti ed industriali	1,400	142	1,628	159
Pittori, scultori, ecc.	279	4	459	6
Addetti all'esercizio della medicina, ecc.	88	33	200	44
Esercenti altre professioni liberali	991	307	1,023	248
Artisti da teatro	142	136	603	271
Domestici e nutrici	926	1,275	1,289	3,527
Esercenti mestieri girovaghi	534	71	1,709	159
Di altra condizione o professione	3,281	2,935	3,289	1,832
Di condizione o professione ignota	981	1,245	972	863
Totale degli emigranti di età superiore ai 14 anni	171,509	41,943	238,506	31,390

TAVOLA V. — Emigranti nel 1902 classificati per paesi di destinazione.

PAESI DI DESTINAZIONE	EMIGRAZIONE propria	EMIGRAZIONE temporanea	EMIGRAZIONE Totale
Austria	1,579	42,559	44,138
Ungheria	121	10,060	10,181
Belgio e Olanda	202	657	859
Francia	6,426	53,351	59,777
Germania	720	52,165	52,885
Gran Bretagna e Irlanda e possedimenti europei	735	3,028	3,763
Russia	153	1,907	2,060
Scandinavia	14	91	105
Serbia, Rumenia, Grecia e Turchia d'Europa	1,010	2,422	3,432
Spagna e Portogallo	291	677	968
Svizzera	1,821	48,412	50,233
Europa (senza distinzione di paesi)	219	7,446	7,665
Totale per l'Europa	13,291	222,775	236,036
Algeria	1,144	1,476	2,620
Egitto	1,204	712	1,916
Tunisia	2,201	3,922	6,123
Africa (senza distinzione di paesi)	514	598	1,112
Totale per l'Africa	5,063	6,708	11,771
Argentina	32,993	3,785	36,778
Brasile	34,908	5,526	40,434
Canadà	2,785	166	2,951
Chili, Perù e Bolivia	550	129	679

PAESI DI DESTINAZIONE	EMIGRAZIONE propria	EMIGRAZIONE temporanea	EMIGRAZIONE Totale
Colombia, Venezuela, Guyane, Equatore	343	102	445
Indie occidentali (Antille, ecc.)	62	68	130
Messico, Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua, Costarica	551	85	636
Paraguay	507	81	588
Stati Uniti del Nord	150,070	43,702	193,772
Uruguay	566	47	613
America (senza distinzione di paesi)	2,873	2,687	5,560
Totale per l'America	226,208	56,378	282,586
Cina	27	44	71
Giappone	2	13	15
Indie inglesi	43	16	59
Isole della Sonda, Malacca, Filippine	3	5	8
Turchia d'Asia	35	95	130
Asia (senza distinzione di paesi)	19	17	36
Totale per l'Asia	129	190	310
Australia, Tasmania e Nuova Zelanda	526	237	763
Polinesia	—	4	4
Totale per l'Oceania	526	241	767
Totale generale	245,217	286,292	531,509

INDICE


Stanford University Libraries
3 6105 014 142 413

